KRONOLOGISKT REGISTER

9.4.40	Eros	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Fagervik	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Framnäs	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Gallia	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Gunny	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Indus	+ Kapad i nrosk hamn
9.4.40	Kare	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Kjell Billner	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Lygia	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Northumbria	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Rosenholm	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Tyra Bratt	+ Kapad i norsk hamn
9.4.40	Ada Gorthon	Kapad i norsk hamn men frigiven
9.4.40	Canadia	Kapad i norsk hamn men frigiven
9.4.40	C.F.Liljevalch	Kapad i norsk hamn men frigiven
9.4.40	Graculus	Kapad i norsk hamn men frigiven
9.4.40	Maria Gorthon	Kapad i norsk hamn men frigiven
10.4.40	Bullaren	Flygattack
12.4.40	Torne	+ Sänkt i Narvik
13.4.40	Boden	+ Sänkt i Narvik
13.4.40	Styrbjörn	Sänkt i Narvik
18.4.40	Mertainen	+ Bombad i sank i norsk fjord
22.4.40	SD 762 Viken	Flygattack vid Ramskärs fyr
23.4.40	Balboa	Bombad i Arnefjord, Norge
25.4.40	Wrangel	Skadad i kollision i Öresund
25.4.40	Inger	Bombskadad i norsk hamn -Thamshavn
25.4.40	Sonja	Bombskadad i norsk hamn - -"-
29.4.40	Theodor	Bombskadad i Grimstadsfjorden
1.5.40	Haga	+ Minsprängd i Skagerack
4.5.40	Monark	+ Torpederad ,N.56° 57' W. 6° 13'
6.5.40	GG 256 Almy	+ Minsprängd vid Vinga
8.5.40	Oxelösund	+ Sänkt i Narviks hamn
10.5.40	Sigrid Matthiessen	Svårt skadad i Rotterdam
11.5.40	Stråssa	+ Sänkt i Narviks hamn
12.5.40	Bothnia	Kapad, förd t. Kiel, frigiven
16.5.40	Procyon	Minskadad ½' SW Dyrön, Marstrand
18.5.40	Diana	Sänkt i Nrviks hamn
18.5.40	Erik Frisell	+ Torpederad 45' WSW St.Kilda,Hebriderna

KRONOLOGISKT REGISTER

28.5.40	Torsten	+ Minsprängd 4' SW Vinga fyr
31.5.40	GG 5 Mode	+ Minsprängd 6' NNW Bolleskären.Hönö
1.6.40	GG 892 Disa	Flygattack vid Doggers Bank
2.6.40	Emma	+ Kollision t. ankars i the Downs
2.6.40	Mansuria	Bombskadad i Marseille
9.6.40	Falkvik	Bombskadad i Rouen
10.6.40	Sonja	+ Minsprängd i Frojsoen, Norge
20.6.40	Tilia Gorthon	+ Torpederad 45' W.Scilly Island
22.6.40	Elgö	+ Torpederad 3' Ö. Rashmir,Sfax,Tunisien
23.6.40	Bullaren	+ Kapad i Bordeaux
24.6.40	Frost	+ Kapad i Bordeaux
25.6.40	Frisia	+ Kapad i Bordeaux
25.6.40	Hispania	Kapad i Bordeaux, släppt Jan 43
26.6.40	Grängesberg	+ Kapad i Nantes
28x5x40xxTorsten		xMinsprängdx4'xSWxVinga
31x5x40xx GGx5xMode		xMinsprängdx6'xNNWxBolleskärenxHönö
1x6x40xxxGGx892xDisa		xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
28.6.40	Herman	Bombskadad i Wismar

EROS 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4.40 I VÄNTAN PÅ KONVOJ - BESLAGTAGET AV TYSKARNA 28.5.

Journalutdrag

Fre 16.2.40 avgick Eros från Narvik destinerad till Manchester med full rumslast av sulfit- & sulfatcellulosa från Finska Cellulosaunionen i Helsingfors . Lör 17.2 gick fartyget på grund vid Tranö och inkom först sön 3. efter prov tätning och reparation till Trondheim för slutlig reparation där.

Ons 3.4 avgått från Trondheim.

Lör 6.4 kl 19.15 ankrat på Bergens red i avvaktan på anslutning t.konvoj.

Tis 9.4 kl 02 kom order från de Norska marinmyndigheterna att alla ljus och lanternor ombord skulle släckas.Ordern verkställdes omedelbart. På morgon en ockuperades hamnen av tyska krigsfartyg och dessa hissade signaler so förbjöd fartyg att lämna hamnen. Under e.m. erhölls order att förhala ti annan ankarplats.Kl ankrat med STB ankare och förtöjt långssidan ss Vera av Hälsingborg.

Tis 23.4 beslagtogs skeppsdagboken och andra skeppspapper av tysk militär.

Tors 9.5 kl 18 under engelskt bombanfall träffades 3e styrman Jacobsen av ett bombsplitter i högra vaden.Han transporterades genast iland i en li båt och inlades på sjukhus.

Lör 11.5 telegrafisten Swedenborg och matros Lilleugten avvikit från fartyg

Sön 12.5 Matros Hansson, lättmatros Ludvigsen och jungman Strand avvikit från fartyget.

Mån 13.5 på e.m sattes tyskt vaktmanskap ombord, 7 marinsoldater och en UO. Besättningen förbjudits lämna fartyget.

Fre 14.5 - tors 16.5 till ankars under tysk bevakning.

Fre 17.5 Med tyskt tillstånd har följande av besättningen överförts till ss Vera för hemresa med detta fartyg. 1e styrman K.Melén , 2e styrman H.Olsson, Stuert A.Magnusson, Lättmatros A.Weidenbaum,Jungman S.Johanson, Eldare V.Kurg. Vera, som legat förtöjd tillsammans med Eros, ha idag avgått. Tysk vaktmanskap kvarombord på Eros.

Lör 18.5 Tyskt vaktmanskap ombord.Inget arbete utförts med undantag av tillsyn i maskin.

Sön 19.5- tis 21.5 Tyskt vaktmanskap ombord. Endast tillsyn i maskin utfört

Ons 22.5 Tyskt vaktmanskap ombord. Matros Hansson, som avvek 12.5,har idag återkommit ombord.

Tis 28.5 Till ankars under vakt av tyska marinsoldater. Fartyget har idag förklarats beslagtaget för Tyska Rikets räkning. "Auf grund der Deutsen Prisenordnung" som det står i skrivelsen. Den kvarvarande besättningen erhållit order av de Tyska myndigheterna att hålla sig beredd att lämna fartyget.

Ons 29.5 Besättningen, 8 man, kvarhålles ombord.

Tors 30.5 Till ankars i Bergen under vakt av Tyska marinsoldater.

EROS 9.4.40

Fre 31.5- tis 4.6 Till ankars i Bergen under vakt av Tyska marinsoldater.
Ons 5.6 den kvarvarande besättningen, 5 man, har idag beordrats iland av den Tyska militären och ångaren bemannats med Tysk marinbesättning. Den svenska flaggan halats och tysk flagg hissats.

Hälsingborg 13,6.40
Axel Persson
Befh

Eros saknas helt på KK Fc III trots att sjöförklaring hållits.

Crew List enligt lönelista SKNEIII 177

Befh Axel Ragnar Julius Persson
1e styrman K.Melén - skadad av bombsplitter 9.5
2e styrmanH,Olsson
3e styrman O.Jacobsen
Telegrafist E.Swedenborg
Chief Erik Wilhelm Brynolf,Viken
2e maskinist Erik August Krantz,Hälsingborg
3e maskinist B.Håkansson
Matros M.Lilleuglen
Matros K.Berg
Matros K.Hansen
Lättmatros H.Ludvigsen
Lättmatros A.Weidenbaum
Jungman S.Johansson
Jungman A.Strand
Donkeyman V-Pedersen
Smörjare S.Hoem
Eldare W.Olsen
Eldare J.Johannesen
Eldare V.Kurg
Lämpare A.Lorentzen
Lämpare E.Eriksen
Stuert A.Magnusson
Kock A.Rasmussen
Mässuppassare B. Halvorsen

Telegram 15.5 konsul Halvorsen,Bergen till Rederiet

Damfer Eros beschlaggenommen stop Vera genehmigung heimreise erhalten stop abgeht baldigst = Halvorsen.

Rederiet till SKN i brev 23.5.40

Några besättnimgsmän som avmönstrat ss Vera i Bergen kommo hit idag och

EROS 9.4.40

omtalade att Eros tagite helt i beslag av den tyska militären.Den svenska besättningen lämnade båten och tysk besättning fördes ombord,vilket uppgives verkställt den 16.5.

Sjöförklaring i Hässingborg 19.6.40 kl 11

Sakkunniga fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten N.Hammar.
Journalutdraget upplästs.
Chiefen & 2e maskinist Krantz vistordat utdraget.
Befh Persson: Eros legat i Bergen 6-9-4 i väntan på konvoj och skulle ha avgått til England 10.4 i konvoj. Befh 11.4 uppsökt konsuln i Berger och sedan dagligen haft kontakt med honom. Alla telefon- och telegra förbindelser brutna. Omedelbart efter beslaget hade befh anmält det till konsul ~~XXXXXXXX~~ Ameln som sedan uppställde följande protestskrivelse

Bergen 30 Mai 1940

Till
Hafenüberwachungstelle
Hersteds

D/S Eros

Kapteinen på ovennevnte skib meddeler at han av de hervaerende Tyske myndigheter har motatt fölgende meddelelse daterat 28 mai 1940:
"Der Schwed.Dampfer Eros wird auf grund der Deutschen Prisenordnung für das Deutsche Reich beschlagnahmt. Auf befehl. W Bolzmann,Oberleutnant zur See und Leiter der Fafenüberwachungsstelle Bergen."
Det Kungliga Svenska Konsulat tillater sig herved at protestere mot denne beslagleggelse,som i allfall for skibets vedkommende må anses som urettmessig. Da skibet tilhörer en nöitral stat må man på vegne av rederiet kreve folkerettens priserettsregler etterfulgt,hvorfor et skib först kan erklaeres som pris når en dertil kompetent priseretts avgjörelse foreligge Intil dette skjer barere den Tyske stat ansvaret for skibets videre skjebn og holdes herved ansvarlig for ethvert tap og enhver skade som måtte opstå i forbindelse med beslaglaeggelsen.

Aerbördigst
Hakon Ameln

Kungl.Sv.Konsulat
Bergen.

LASTEN

Lasten av pappersmassa var försäkrad i Messrs Price,Forbes & Co Ltd,London EC 4 och i War Risks Insurance Office,Leadenhall Street,EC 4.
Lastmottagare var Price & Pears Ltd, London.
Närmare uppgifter saknas helt.

SKNEIII 117 Kasko-assurans

SKN 4.7.40 a conto till rederiet 400.000:- kr

Forts

EROS 9.4.40

Assurans forts

SKN 8.10.40 a conto till rederiet 50.000:-
SKN 13.1.41 slutlig ersättning 300.000:-
SKN för advokater, Max Doflein mm 9667:60

I SKN vol 187 : Rederiet begärt 33876:57 för uppehållskostnader i ~~Bergen~~
Bergen 9.4- 5.6.40. SKN 28.11.40 utbetalat 32434:51.

PRISENHOF

SKNEIII vol 177

Prisenhof-Hamburg kungjorde 9.7.40 i "Deutscher Reichsnazeiger" att prisrättsförfarande inletts mot ss Eros med en månads frist för berörda parter att inkomma med besvär och ersättningskrav.
Den 26.7.Sände SKN fullmakt till Korvettenkapitän a.d Max Doflein,Hamburg att bevaka de Svenska intressena i domstolen.
2.8. Ingav rechtsanwalt dr Max Predöhl sin " Anträge" i domstolen med hävdande att Eros var ett neutralt fartyg som orättmätigt tagits som pris på neutralt vatten i en neutral hamn etc.
8.11.40 ingav Predöhl ännu en skrift till Prisenhof
19.11.40 Krävde der Reichskommissar beslag av fartyg och last utan ersättning och den 24.1.41 avkunnade Prisenhof " Im Namen des Deutschen Volkes" sin dom om konfiskering av fartyg och last .
Därefter gick saken upp till Oberprisenhof i Berlin .
28.10.41 ingav dr Max Predöhl en 16-sidig inlaga till Oberprisenhof med överklagande at utslaget i Hamburg.
Sedan tragglade juridiken vidare år efter år..
?.10.44 avkunnade Oberprisenhof sin slutliga dom om indragning till Tyska Riket av fartyg och last jämlikt Prisenhofs dom av den 24.1.41.
Under tiden tjänstgjorde ss Illkirsch (ex Eros) som Werkstattschiff am ?latküste ochåterfanns efterkrigssluteti illa medfaret skick i Stettins svårt sönderbombade hamn (Se historiken)

Historik

Lastångarepå 2146 brton byggd 1898 vid R.Craggs & Son ltd i Middlesbrough av stål. (Ex Vessman,Enon,Biarritz, Royal Exchange) L. 88 B. 13,2 Tillhörig konsul Otto Hillerström i Hälsingborg. 675 ihkr. Inköpt 1919 från red AB Transatlantic i Göteborg som en kort tid innan inköpt ss Enon från konsul O.H.Wiens i Malmö som i juli 1913 inköpt Biarritz från ett rederi i Bayonne i Frankrike . 25.10.39 på resa Norrsundet-Port Albany med massalast infördes Eros av ett tyskt krigsfartyg till Swinemünde för kontroll. - Under tysk flagg 1940-45 användes först Eros med namnet Illkirsch som berkstadsfartyg i Nordnorge men slutade kriget i Stettin där hon låg då Sovjetarmén intog staden 1945. I okt 1947 erbjöd sig en sovjetisk handelsdelegation

EROS 9.4.40

vid besök i London att överlämna Illkirsch till Ministry of War Transport i London,som 7.10.46 föreslog stt svenska regeringen skulle förhandla direkt med Sovjetryssarna om fartygets överlämnande till Sverige. Fartyget sades ligga i obrukbart skick i Stettin under bevakning av Sovjetryska matroser. SKN lät dock aldrig sända ing. Sten Haeger till Stettin och saken rann ut i sanden. 19.6.51 skrev SKN till KK fartygsregister att Eros prisdömdes i sista instans 28.10.44 och enligt UD torde fartyget numera vara övertaget av Sovjetiska myndigheter. (Handlingar som rör detta ligger på ms Eros förlisning den 1.1.43 på SKN EIII vol 248 - alltså på ett helt anna fartyg.) Där finns bl.a följande:

Rysk Note till Sv,Beskickningen i Moskva 1.3.47

Sovjetunionens Ministerium för Utrikes Ärenden ,betygande sin högaktning för Svenska Beskickningen,har härmed äran meddela,som svar på noten av den 28 december 1946, att vederbörande Sovjetiska Myndigheter äro beredda att när som helst överlämna till de Svenska myndigheterna fartyget Illkirsch (förutvarande Eros) vilket ligger i Stettin i icke sjövärdigt tillstånd.

Moskva den 1 mars 1947

För räkning Polish Ocean Lines reparerades fartyget 1948 och sattes i fart som Goplo av Gdynia på 2263 brton. Hon fanns kvar ännu 1960.

FAGERVIK 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4 - FRÅN STAVANGER FÖRTS TILL HAMBURG OCH KONFISKERATS.

Journalutdrag

Lastat i Köpenhamn 20-30.3.40 för Dundee, 2 kompletta fartygsmaskiner från Burmeister & Wain , förpackde i 564 lådor, vikt c:a 1200 ton

Lör 30.3 kl 19.45 avgått Köpenhamn efter bunkring,Ankrat på Hälsingborgs redd kl 22.45 för natten.

Sön 31.3 kl 05 fortsatt under lots ledning. Kl 20,45 ankrat vid Vinga.

Tis 2.4 Kl 06 fortsatt resan sedan tjockan lättat.Lotsbyte vid Paternoster kl 08. Vid Väderöarna 12.30.Ankrat 13.15 vid Långö,Riksgränsen.

Ons 3.4 Fortsatt 07.15 med långlots.

Tors 4.4 Ankrat vid Lervik.

Fre 5.4 fortsatt kl 05. Kl 09 av norsk vaktbåt beordrats ankra vid Mathoper eftersom det är fullt på Bergens redd.

Sön 7.4 på e.m beordrats skifta till Bergens redd nästa dag.

Mån 8.4 kl 08.15 skiftat under lots ledning till Bergens redd och kl 10.30 ankrat vid Sandviken på Bergens redd.

Tis 9.4 kl 05 Bergen intaget at Tyska stridskrafter .Signal hissats att int något fartyg får lämna hamnen. Erhållit order att skifta på inre hamnen. Kl 16 förtöjt utanpå norska ss Breda.

Fre 10.5 legat stilla i hamnen till fredag den 10 maj då order erhållits att förhala till bunkring kl 18. Förhalat och förtöjt utanpå tyskt avisofartyg under lots ledning. Samtidigt erhållit order att senare av gå till Stavanger och därefter till Köpenhamn för upplossning av laste Skeppsråd hållits varvid samtliga ombordvarande uttalat sig för att me följa fartyget till Köpehamn.

Lör 11.5 förhalat till kaj.Bunkrat 70 ton kol kl 08-10.Förhalat tillbaka. Kl 21.30 avgått från Bergen i tysk konvoj med lots ombord.

Sön 12.5 enligt order kl 11 ankrat på Stavamgers redd.

Mån 13.5 kl 07.10 lättat och fortsatt i konvoj med 5 man prismanskap ombord Resan fortsatt utan anmärkning till

Ons 15.5 då fartyget erhöll lots kl 18 vid Elbe I fyrskepp.Kl 21.15 uppankr vid Cuxhaven.

Tors 16.5 kl 05 fortsatt upp till Hamburg och förtöjt i Hansahafen.

Tis 21.5 erhållit skriftligt meddelande att fartyget fr.o.m 21.5 är beslagtaget av Tyska myndigheter.

Tors 20.6 avmönstrat samtlig besättning då order erhållits att samtliga svenskar ombord påföljande dag fritt finge avresa till respektive her orter samt att danskarna tills vidare skulle kvarstanna-

Fre 21.6 kl 06 avrest från fartyget.Samtliga skeppshandlingar beslagtagits av Tyska myndigheterna.

Norrköping 25.6.40

Sigurd Hallsenius
Befh

FAGERVIK 9.4.40

Crew List

(6 Svenskar, 14 Danskar)

Befh Sigurd Hallsenius, 37 Witham,Hull, 5.12.87

1e styrman Göran M.Göransson, Rådmansgatan 9,Norrköping, 6.11.83

2e styrman Sven P.A.Rönnbäck, Brantingsgatan 29,Stockholm, 13.12.05

Chief Trued Truedsson, V:a Ringgatan 5,Norrköping, 5.3.75 (3 år ombord)

2e maskinist Elof Larsson, Mörrum, 9.10 06.

Telegrafist Carl Juul Kaaber, Valkendorsgade 2,Köbenhavn, 2.10.92

Stuert Fretty Mikkelsen,Ringatoften 36,Köbenhavn, 6.10.03

Kock Harry Emil Andersen, Marstalsgade 32, Köbenhavn, 31.10.08

Mässuppassare Valter Andrén, Kronhusgatan 10,Göteborg, 22.5.96

Matros Carlo Hansen, Gasverksvej 21, Köbenhavn, 10.2.09

Matros Torwald Nielsen, Vildasgade 60, Köbenhavn, 11.1.07

Matros Georg H.Larsen, Vildasgade 60, Köbenhavn, 13.12.08

Matros Karl Madsen, Studsböl Allé 51,Köbenhavn, 11.3.96

Lättmatros Svend AAge Andersen, Trintoftagaard, Hodsager,Danmark, 1.3.13

Jungman Börge Holger Jensen, Koldinggade 33,Köbenhavn, 20.3.16

Donkeyman Frede K.Nielsen, Sverigesgade 5,Köbenhavn, 3.5.06

Eldare Thingo F.E.Nissen, Vildersgade 49, Köbenhavn. 16. 5 .09

Eldare Alfred Villy Rasmussen, Lollandsgade 12,Nykjöbing, 12.12.07

Eldare Eyvind Emil Kryger, Prinsessegade 71,Köbenhavn, 17.1.10

Lämpare Oluf M.Rasmussen,Overgaden 47,Köbenhavn, 7.11.13

Sjöförklaring i Norrköping 28.6.40 kl 11

Med anledning av uppbringning och beslagtagning.

Dir Einar Nilsson i Red AB Novator infunnit sig.

Sakkinniga: Hamnkapten B.J.Andersson & sjökapten Henry Lind:inga frågor.

Befh Hallsenius: Lasten bestått av 2 Dieselmotorer från Burmeister & Wain i Köpenhamn med tillbehör.En del av lasten förts som däckslast på fördäck i lådor. 20 ombv. Journalutdraget upprättats efter en loggkladd som även den beslagtagit.s. Anlöpt Bergen för att få upplysningar om Minfält samt en del instruktioner från rederiet. Hade inte av rederiet varit beordrad att gå in till Bergen men enligt assuransvillkoren hade fartyget haft att hålla kursen norr om Kopervik. Befh avsett att fortsätta 9.4.Tyska plan störtbombat hamnen den 9.4 och norska kustfort beskjutits av tyska sjöstridskrafter, ett slagskepp, en kryssare och en del mindre fartyg. Genom lotsen fått tysk order att ankra i inre hamnen. 104 fartyg av olika nationaliteter legat i Bergen ungefär en månad varunder staden flera gånger bombarderats av flyg. Den 10.5 fick Fagervik order av Hafenkommandantur att gå till Köpenhamn.En underofficer och 4

FAGERVIK 9.4.40

meniga utgjorde prismanskapet. Den norske lotsen lämnade i Stavanger och vi fortsatte i en konvoj om 7 svenska och norska fartyg med eskort av 2 Tyska motortorpedbåtar,av vilka en angav kursen. Då befh märke att kursen inte hållits mot Köpenhamn hade han frågat den tyske UO om destinationen men inte fått något svar. I Hamburg kallades befh 2 gånger till Prisenhof för kortvariga förhör om fartyg och last.Först den 20.6 fick besättningen utresetillstånd. Befh företett en av befälhavande amiralen för Kriegsmarin dienst i Hamburg den 21.5 utfärdad skrivelse i vilken meddelats att Fagervik uppbringats i enlighet med artikel 167,moment 3, Prisenordnung,samt en med namnet Husch undertecknad förteckning,daterad 21.4, över vilka handlingar som beslagtagits ombord: nationalitetscertifikatet, två mätbrev, 2 däcksloggböcker,maskinloggboken samt avstängningskondensatorn till radiostationen ombord.

1e styrman Göransson: Då tyskarna på morgonen 9.4 forcerade hamninloppet i Bergen var på chefsfartyget hissat en signal att inga fartyg finge lämna hamnen.En Kapitänleutnant och en civil tysk ,troligen vid namn Husch, verkställt beslaget av skeppshandlingarna. Ett par dagar före avgången från Bergen sattes en beväpnad vakt ombord. I Cuxhaven lämnade prismanskapet men 2 vakter posterades ombord.

Chiefen Truedsson vidimerat.

-- Fagervik saknas helt på KK Fc III trots att sjöförklaring hölls

---

Assurans

SKN 1.10.40 a conto till rederiet utbetalat 390.000:-
SKN 8.1.42 i slutlig ersättning -"- 260.000:-
SKN 30.4.42 för advokater mm betalat 2118:13 & till Doflein 790:99
SKN för div. kostnader betalat 8649:20

Dispache

P.G.Hasselrot, 17.9.40 i dispache i Sthlm ålagt SKN att betala rederiet ytterligare 48909:57 av de 56586:19 begärt för Fagerviks uppehållskostnader fram till 20.6.40 (Kost, hyror, kol, krigsrisk,övertider etc) SKN hade vägrat betala kostnader fram till 20.6 eftersom det inte rört sig om " uppehåll för visitation" för tiden efter 21.5.

SKN överklagade dispachen men Stockholms Rådhusrätt ålade 16.12.40 SKN att betala dispacherat belopp. Den 7.2.42 fastslog Högsta Domstolen SKN:s betalningsskyldighet fram till den 20.6.40 för Fagervik. Den 30.4.42 utkvitterade Nils Setterwalls advokatbyrå för Novators räkning 52037:49.

UD H1366

Chiffertelegram konsulatet,Hamburg 20.5.40 till UD.

23 Prisenhof meddelat uppbringade Fagervik nu i Hamburg.Prisrättsförfaranc för dieselmotorer för Dundee ombord Stridbeck

FAGERVIK 9.4.40

Red AB Novator till UD i brev daterat Norrköping 23.5.40

Med anledning av departementets skrivelse av den 20 ds få vi meddela att ss Fagervik befraktades den 19.3.40 för en last maskingods från Köpenhamn till Dundee enligt närslutna kopia av certepartiet. Vi närsluta även en förklaring från avlastaren, A/S Burmeister & Wain i Köpenhamn, angående lastens ändamål.Vi ha icke begagnat oss av klausul 19 i certepartiet som medgiver att fartyget kompletterar lasten med annat gods. Hela lasten utgjordes av c:a 1200 maskingods enligt ovannämnda certeparti.
(I närslutet intygbekräftar B&W att " the engine plant shipped per ss Fagervik on the 29th of March 1940 is destined for a British merachant ship now under construction at the Caledon Shipbuilding & Engineering Co lts in Dundee,Scotland.)

LASTEN SKNEIII 176

Se även ovan: Lasten försäkrad i England.
Den ebstod av 2 st 6-cyl 2-takts dieselmotorer av Burmeister Och Wains fabrikat, vikt c:a 1200 ton, förpackade i 564 lådor förutom 241 lösa delar ,avsedda för ett nybygge vid Caledon Shipbuilding & Eng.Co LTD i Dundee, Scotland för räkning Ocean SS Co i Liverpool. Maskinerna beslagtogs av tyskarna som krigskontraband.

Brev från red AB Novator till SKN

20.5.40 skrev Novator att de fått telegram från Hamburg:" Fagerviks kapten erhåller upplysning angående anlitande mäklare härstädes samt besättningens hemsändning. Underrätta anhöriga."
21.5 skrev Novator att " Vi idag varit i förbindelse med Fagerviks kapten som meddelar att såväl fartyg som besättning välbehållna.Befäl & besättning kommer inom den närmaste tiden att resa hem och ha vi överlämnat tillsynen av fartyget till mäklarfirman August Bolten."

28.5 :" Besättningen ännu inte erhållit polismyndigheternas tillstånd att resa hem. "Vi tacka för Edert löfte att genom UD:s försorg söka påskynda frågans behandling.Enligt befh infördes ångaren till Hamburg redan 16.ds."

30.5 skrev SKN till Novator att prisdomstolen ämnade hålla förhör med befäl och besättning omkring den 6.6 och att det dessförinnan var omöjligt att få utresetillstånd.
14.6 Novator till SKN:" Vi ha erhållit telegrafisk anhållan från befh om ytterligare 500 resemark och ha idag remitterat beloppet för befälets och besättningens uppehåll i Hamburg. "
28.9.40 meddelade SKN Novator att SKN var berett utbetala 60% av försäkrings

FAGERVIK 9.4.40

beloppet " eftersom prisrättsförfarandet synes draga ut på tiden."
30.9.40 utkvitterade rederiet 390.000 kr.
8.1.41 sände SKN en check på 260.000 som slutlikvid för Fagervik.

PRISENHOF

7.6.40 översände Novator till SKN manifestkopia av certepartiet från Burmeister & Wain, sedan SKN meddelat att Kapitän R.Dümmler i Hamburg kommer att företräda Eder inför Prisdomstolen. - Den 19.8.40 kungjordes i Deutscher Reichsanzeiger att prisrättsförfanade skall inledas mot Fagervik medn uppmaning till rederi och lastägare att inom 2 månader inkomma med " Anträga auf freigabe oder entschädigung." - 5.9 meddelade SKN att dr Hans Ehlers övertagit SKN interssen i Hamburg. 26.9.40 ingav de Ehlers en skrift till domstolen och krävde skadestånd och frigivning eftersom fartyget, då det togs i Bergen, för länge sedan hade givit upp den planera resan till "Feindlichen Ausland". "überdies steht die ausübung des Prisen rechts im Hafen von Bergen in Widerspruch mit Artikel 5, ziffer 1,PO." -23.10 40 meddelade Doflein SKN att B& W utsett egen jurist att företräda varvets intressen. - Den 16.12.40 krävde der Reichskommissar beim Prisenho Hamburg beslag av fartyg och last. " Das Prisenrecht konnte vom 9.4.40 an in Bergen ausgeübt werden,da seither die Norwegichen Hoheitsgewässer Hoheitsgewässer der Feinde des Deutschen Reiches waren" medan lasten i sin helhet måste ses som "Banngut mit Feindlicher bestimmung." -Prisenhof hävdade vidare att Fagervik endast tvångsmässigt avbrutit sin resa till Dunde den 9.4 och att motorerna kunde installeras i krigsfartyg eller i varje fall utgjorde " Bestandteile von Transportmitteln ,artikel 22,Abt.1,Ziff.9 Prisenordnung." - Vidare förkastades alla skadeståndskrav sim "ungerecht fertig" och " die Anträge der Antragsstellerinnen sind zurückzuwiesen." 24.1.41 avkunnade Prisenhof sin dom om beslag av fartyg och last "Im Name des Deutschen Volkes!" Fagervik hade förhalat till Bergens redd den 8.4.4 och hindrades 9.4 att lämna hamnen då Tyska trupper besatte staden. Norskt territorialvatten var från de tidiga morgontimmarna 9.4 att betrakta som fientligt territorialvatten,med fri rätt för tyskarna att ta priser där. -En frist för överklagande till Oberprisenhof sattes till 1.5.41 men förlängdes till 1.9.41. SKN utsåg 25.1 Max Doflein och Duncker & Joly i Hamburg att företräda SKN. - Den 28.8.51 inkom dr Hans Ehlers & dr Naumann med en 9-sidig "Berufungsbegründung" till domstolen och så fortsatte det juridiska tragglandet fram till den 22.9.44 då Oberprisenhof I Berlin som sista instans förklarade fartyg och last förbrutna. "Die Berufungen gegen das Urteil des Prisenhofs Hamburg vom 24.1.41 werden zurückgewiesen." Sedan 12.1.42 vilade då Fagervik på havets botten, sänkt av en rysk ubåt då hon under tysk flagg som Türkheim befann sig NW Vardö på Nordnorges kust i tysk konvoj. (Se historiken)

FAGERVIK 9.4.40

Historik

Laståmgare på 1904 brton byggd 1901 vid Osborne Shipbuilding Co i Sunderland av stål. (Ex Rossija, Gloria) L 84 B. 12,2 Tillhörig Red AB Novator (Einar Nilsson) i Norrköping som 1917 inköpt ss Gloria från red AB Urania i Häslingborg som 1911 förvärvat Roosija från England. 665 ihkr. Rederiets enda fartyg. - Efter konfiskeringen 1940 tilldelades Fagervik Kriegsmarine Wertf Kiel som Kohlenschiff Türkheim, redad av Leth & Co i Hamburg. Den 12.1.42 torpederades Türkheim av ryska ubåten S-102 i en tysk konvoj NW Vardö på Norska polarkusten,bröts itu och sjönk omedelbart. U-jäger 1205 och 1403 samt vorpostenboot 5903 fällde sammanlagt 198 sjunkbomber men utan att ens skada S-102. Endast några få överlevande togs upp från Türkheim.

FRAMNÄS 9.4.40

FAST I KOPERVIK 9.4 - BESLAGTAGET I STAVANGER, BESÄTTNINGEN LÄMNAT.

Rapport

Avgick Göteborg lör 6.4.40 destinerad till Hull via Bergen för konvoj. Rums och däckslast av c:a 760 ton styckegods. Däckslasthöjd för & akter 2 meter. Djupg F 12′9″ - A 15′2″ 15 ombv
14.5 kl 11 beslagtagits på Stavangers yttre redd. Orsak till olyckan:krig

Journalutdrag

Lör 6.4 kl 16.30 all last intagen. Avgått kl 19 u. lots ledning och ankrat på Rivöfjorden.

Sön 7.4 kl 06.40 hyvat upp och fortsatt resan.

Tis 9.4 enär krigstillstånd är rådande och utfarten till öppen sjö är spärrad av tyska sjöstridskrafter uppankrades fartyget å Koperviks redd kl 09. Skeppsråd hållits om möjlighet att gå ut till sjöss nattetid genom det avspärrade området .Samtliga styrmän och maskinister dock nekat att åtfölja fartyget enär risken ansågs för stor.

Sön 14.4 kl 19.30 kommo Tyska myndighetspersoner ombord och genomgingo skeppshandlingarna.

Lör 20.4 kl 03.15 kom Tyskt prismanskap ombord och beordrade befälhavaren att hyva upp ankaret och gå till Stavanger. Styrt efter Tyskt örlogsfartyg till kl 06.10 då fartyget uppankrades i en bukt utanför Stavanger.Prismanskapet gått iland från fartyget.

Ons 8.5 kl 21.30 kom order från de tyska myndigheterna att göra klart för avgång efter 3½-4 timmars notice.

Tors 9.5 Befh hos de Tyska myndigheterna här i Stavanger inlagt protest mo att lämna hamnen för att avgå som pris till Tyskland under tysk eskort och med tyskt prismanskap ombord.,emedan hela besättningen nekat medfölja fartyget till Tyskland.

Lör 11.5 kl 18.15 erhållit order från de tyska myndigheterna att vara klar för avgång med 3 timmars notis. På tillfrågan vart fartyget var destinerat svarades ej. Befh upplyste då att hela besättningen nekade avgå med fartyget om detta skulle gå i konvoj eller med prismanskap ombord vilket besvarades med att besättningen kunde gå iland samt att konvoj var stark och säker.Hela besättningen, förutom övermaskinisten, Stuer och befh lämnat fartyget och gått iland på de närmaste öarna för att vara redo att gå ombord igen om ej Tyskt prismanskap kommer ombord.

Sön 12.5 Tyskt beväpnat prismanskap kommit ombord kl 19.

Tis 14.5 erhållit skriftligt meddelande från de Tyska myndigheterna ,daterat den 13 maj, att fartyget med last var beslagtaget av den Tyska regeringen.Ilandgångna besättningen anmält sig å konsulatet med begäran att hemresa ordnas.

FRAMNÄS 9.4.40

Tors 16.5 kvarvarande besättning lämnat fartyget kl 15 och anmält sig på det svenska konsulatet.

Göteborg 23 maj 1940
Bernt Olsson
Befh

Crew List

Befh Bernt Oscar Sigfrid Olsson, Kroken,Lycke, 3.10.92 i Lycke (April 39)
1e styrman K.A.Hallin, Rygatan 23,Göteborg, 23.10.93 i Söderala (Febr 40)
2e styrman A.A.Pedersen, Ekebergsvejen 127,Oslo, 3.4.13 i Nordstrand
Chief Oscar G.Johansson, Brevbärargatan 8,Mölndal, 2.7.85 Vänersborg (-36)
2e maskinist K.V.H.Mattsson, Klostergatan 5,Göteborg, 21.5.94 Gtbg (3 mån)
Steward E.A.Andersson,Lundgatan 6,Göteborg, 31.1.87 i Onsala
Kock J.F.Lundgren, Hagby 6,Loveslund,Kalmar, 24.3.15 Halltorp
Matros Algot Börjesson, Glödringbo,Jonsred,Lerum, 15.2.05 Styrsö
Matros N.B.Jonasson, Algatan 24,Kalmar, 19,7.18 Kalmar
Lättmatros H.Pettersen, Björnegaten 6,Tromsö, Norge, 14.4.17 Tromsö
Jungman Erik Ragnar Brink. Stigbergsliden 8,Göteborg, 10.8.20 Alsike
Jungman E.R.Hallberg, Norr Mälarstrand 88,Stockholm, 9.5.15 i Solna
Eldare O.Åsbrink , Stigbergsliden 8,Göteborg, 13.12.79 Söderfors
Eldare F.A.Wretman, Johannes Krykogata 5,Göteborg, 21.11.01 Sthlm
Eldare H.I.Berg, Mariagatan 9,Forsbacka, 3.2.12 Forsbacka

Sjöförklaring i Göteborg 27.5.40 kl 16

Jur.Kand Otto Modig för SKN.
Sakkunniga sjökapten Magnus Lundberg & lotskapten K.P.Kullander
Befh, 1e styrman ,chefen, 2e maskinisten och matros Börjesson infunnit sig

Befh åberopat journalutdraget och följande ingivna protesthandlingar.
Övriga endast givit sina personaliatill protokollet.

Stavanger den 9 Mai 1940

An die Deutsche Hafenkommandantur.
Stavanger.

Als Kapitän des Schwed. Dampfers Framnäs bitte ich um endgültigen Bescheid ob ich mit meinem Dampfer und meiner Mannschaft den Hafen von Stavanger verlassen könne. Ich protestiere gegen abfahrt von den Hafen in Stavanger in Deutschem Konvoy oder mit Deutscher Presemannschaft.

Hochachtungsvoll
B.Olsson
Kapitän des Schwed.Dampfers Framnäs .

(Ytterligare 2 skrivelser följer på sid 3)

FRAMNÄS 9.4.40

KOMMANDANT DER
SEEVERTEIDIGUNG-
STAVANGER.

Stavanger den 13 Mai 1940.

An
den Kapitän Olsson
des Schwedischen Dampfers Framnäs
z.zt Stavanger

In anbetracht der tatsache,dass die Mannschaft ihres Sbhiffes sich weigert dasselbe den anordnungen des Deutschen Oberkommandos gemäss über See zu bringen,wird ihr Schiff Framnes mit Ladung hiermit vod der Deutschen Regierung beschlagnahmt. Die sich weigernde Besatzung hat sich sofort von bord zu begeben und beim Schwedischen Konsul zu melden. Sie wird ersetzt durch eine entsprechende Deutsche Besatzung.

oläslig signatur
Korvettenkapitän

UEBERNAHMEERKLÄRUNG

Mit dem heutigen Tage ist die restliche Besatzung des Schwed.Dampfers Framnäs ausgestiegen. Der Kapitän, Herrn B. Olsson, hat mir dass Schiff übergegeben und damit habe ich das Kommando in meiner eigenschaft als Prisenoffizier übernommen. Soweit von mir zu übersehen ist das Schiff in ordnung geblieben.

An Bord des Dampfers Framnäs den 16 Mai 1940
Stabsstückmeister und Prisenoffizier.

SKNEVII 193

Telegram UD till Rederiet 16.5.40

Framnäs avgått Stavanger med tysk besättning.Svenska besättningen väntas till Oslo idag eller imorgon för hemresa.

UD H-1365

Brev Stavangerkonsuln till Oslobeskickningen 5.5.40

Konsul Jacob Falck på vicekonsulatet i Stavanger hade på morgonen fre 3.5 en ny konferens med de tyska myndigheterna om frigivning av Framnäs,Balticia, Edda och Monark "Men dette blev neket mig på grudn av de usikre for hold som rådet langs kysten.Tross dette blev ss Monark fredag aften 3.5 sendt med prisemandskab herfra med ukjent bestemmelsested."

UD i brev 29.5 t. Broströms Linjeagentur.

...Enligt vad beskickningen i Oslo meddelat skulle Framnäs ha avgått från Stavanger med tysk prisbesättning den 25 maj. Så snart medelande föreligge skall jag återkomma i saken. Åström , Attaché.

Ståhle, UD, i kurirbrev 29.5 till sekr.MacDowell-Pihlström

sid 4

FRAMNÄS 9.4.40

Ståhle,Ud i kurirbrev t. Oslo-beskickningen 29.5.40 (Sekr McDowell-Pihlström)

Bröder! I ditt handbrev den 25 innevarande månad angående vissa fartyg i Norge nämner du bland annat att Framnäs och Thyra Bratt skulle ha avgått från Stavanger ed tysk prisbesättning ombord men under svensk flagg. Vo vore tacksamma om beskickningen benäget ville kontrollera detta förhållande,ävensom söka erfara om tillvägagångssättet ifråga även praktiserats i andra fall. Allt i avsikt att sätta oss i tillfälle att bedöma om saken bör tagas upp i Berlin.

Telegram Stridbeck,Hamburg ,1,6 till UD

34 Staehlen handbrev 28.5 Prisenhof meddelat Framnaes idag infoerd Hamburg = Stridbeck.

Telegram UD till Hamburg 14.8.40

Rederiet angeläget erfara när utfärdade stämning kan beräknas =Cabinet

Svar Hamburg till UD 14.8.40

60 edert 41. Prisenhof meddelat preliminärt Verwendungsbeschluss fartyget och del lasten 12 juni staemning troligen naermaste tiden =Stridbeck

---

SKNEIII vol 176

LASTEN

2541 pieces rolled tubes (valsrör)		79.451 kg	Sandvikens Järnverk AB till Sandvik British Agency Ttd,Birmingham
50 bundles	-"- -" -	4270 kg	samma
1218 bales dry wood pulp		207.060 kg	Från Mellander & Ericsson,Gtbg
92 bales wrapping paper		15.134 kg	Fr Grycksbo-Pappersbruk
992 reels of paper		124.335 kg	Fr Mölnbacka-Trysil,Forshaga.
58 bales pure greaseproof paper		12.689 kg	Fr Billerunds AB,Säffle
100 bundles wallboard/101 Bndls hardboard		27.350 kg	Mo & Domsjö AB
250 drums of carbide of calcium		23.271 kg	Sthlms Superfosfat AB
200 cartoons wooden pegs (Klädnypor)		4480 kg	Ångf AB Göta Kanal
7 cases el machinert		2255 kg	fr ASEA , Västerås
1 case drill model		36 kg	-"- -"-
690 sundry packages mowers		91.770 kg	Int.Harvester,Norrköping
256 -"- -"- fertilizers		18695 kg	-"-

(Mowers & fertilizers = gräsklippare ofh gödselspridare)

5739 pieces of sawn goods	60450 stds	Från Alvers & Borgenhem

Lasten destinerad till firmor i London, Hull,Leeds,Bristol och Manchester. All last, utom 4 småpartier, försäkrad i England.

Danska legationen (UD H-1365) i Sthlm förhörde sig 4.8.40 hos UD om det parti klädnypor (200 kartonger med 25000 st bögetraepinde)i varje kartong)

FRAMNÄS 4.9.40

som firman I.C.B.Ladegaard i Köpenhamn avsänt med Framnäs till Peter Cassidy Co ltd i Hull . " Den 28.5 erholdt den danske firma meddelelse fra red AB Göta Kanal i Göteborg at Framnaes var kommet ind til Stavanger hvorfra baaden senere er afgaaet med tysk prisemandskab ombord til Ubekendt nestemmelsested. " - Detta parti klädnypor och en borrmallsmodell värd 453 kr var det enda tyskaran frigav av hela lasten

---

Lastassurans

SKN EVII vol 193: SKN betalat 83797:66 för 4 mindre lastpartier, allt övrigt assurerat i England. Inga Prisenhofpapper i mappen på SKNEVII vol 193.

SKNEIII vol 176 Assurans kasko

SKN 1.10.40 betalat ut 60% av totalförlustersättningen = 300.000 kr t red
SKN 8.1.41 -"- resterande 200.000 kr till rederiet

PRISENHOF

13.9.40 kungjorde PrisenhofHamburg i "Deutscher Reichsanzeiger" att prisrättsförfarande komme att inleads mot Framnäs med last "Im Namen des Deuten Volkes!" med 2 månaders frist för lastägare och rédare att inkomma med skadeståndskrav o.a handlingar. Den 24.4.41 avkunnades domen som förklarade fartyg och last förverkade till Tyska Riket. Parti för parti dokumenterade domstolen lastpartierna som Banngut: "Wandbretter, hartbrette & Schnittholz" kunde man göra ammunitionslådor av , Papper kan man slå in ammunition i, valsrör används i krigsindustrin, torr kemisk massa används vid ammunitionstillverkning,kalciumkarbid används vid svetsning av krigsfartyg på varven, de 7 lådorna med El.material från ASEA som var avsedda för Svenska Amerikalinjens nybygge Stockholm i Monfalcone,Italien ,var avsedda för transportmedel och följaktligen Banngut, gräsklippare och gödslingsmaskiner används vid framställning av fodermedel och livsmedel och somsådana ovillkorligen Banngut. Ettparti danska klädnypor frigavs liksom en borrmodell, vikt 36 kg, som ASEA i Stockholm återfick från Hamburg. - 1941-44 fortsatte sedan det juridiska tragglandet vid Oberprisenhof i Berlin som först den 11.10.44 stadfäste Prisenhofdomen av den 24.4. -

---

Assurans

SKN utbetalade för Doflein, advokater o.a i samband med Prisenhof 8564:64
SKN fick proveny 30.12.47 på 205.000 kr då rederiet återköpte fartyget
Se vidare historiken.

Egna noteringar Historik

Laståangare på 810 brton byggd 1931 vid A/S Framnes mek.Verksted i Sandefjord av stål. L 55,4 B. 9,2 Tillhörig Ångbåts AB Ferm (Axel Broström &

FRAMNÄS 9.4.40

& son) i Kristinehamn. Welldäckad, av Fredrikstadstyp med back,brygga och poop, hinderfria däck. 550 ihkr, 9 knop på last, 10½ knop i barlast. Sjösatt 6.10.31 Lev. 1.12.31 Gick fram till april 40 på traden Göteborg-Aberdeen/Dundee. I Prisenhofs utslag 25.4.41 konfiskerades förutom Framnäs även ss Gallia och 5 engelska fartyg som tagits i holländska hamnar. Vid tyskt varv ombyggdes Framnäs till hydrografiskt undersökningsfartyg med namnet Börgen varvid aktre brunnen överbyggdes och inreddes som bostäder,däckshuset förlängdes akteröver till halva akterluckans längd, båtdäcket förlängdes motsvarande och ett nytt däckshus byggdes på detta däck.Aktre pålmasten med winschar borrtogs. En helt ny skans inreddes under backen .All inredbing midskepps ombyggdes.Aktermasten flyttades föröver och dess winch upp å det förlängda båtdäcket.Det enda orörda blev akterskansen. SKNEIII vol 176 förmäler att Börgen 6.10.47 besiktigades i Hamburg av Sten Haeger som efter långvariga förhnadingar med Allied ~~Permitsx0ffice~~ Military Permit office i Stockholm fått tillstånd att i egen bil åka ner till Hamburg förutsatt att han medförde bensin för hela resan tur-retur Sthlm. Haeger fann att det skulle kosta minst 320.000 att vid Eriksbergs varv återsätlla Framnäs i urpsrungligt skick men i övrigt var fartyget i gott skick. 19.12.47 accepterade War Risks Office i London telegrafiskt 205000 kr för fartyget som återköpte4s till Sverige av red AB Majbiken (C.A.Berglund) i Göteborg. Dem 10.1.48 kom sjökapten Tage Andreas Fredriksson ner till Hamburg för att överta fartyget.Den 25.1.48 återkom Framnäs/Börgen till Göteborg bogserad från Hamburg av ~~tyska~~ bogsereraen Fairplay VII av Hamburg, och ombyggdes sedanvid Eriksbergs varv till ss Calla av Göteborg . I mars 1951 såldes dock Calla för 434100 kr till Cypros Merchant Shipping Co Ltd i Limasoll på Cypern och lämnade Sverige som "Blue Med." 1963 blev hon ss Erlina Ventoor och förliste den 8.11.1964.

GALLIA 9.4.40

FAST PÅ BERGENS REDD 9.4. - BESLAGTAGET 9.5, AVGÅTT MED TYSK BESÄTTNING.

Rapport

Tis 2.4.40 avgick Göteborg destinerad till London via Bergen för konvoj med rumslast av 680 ton styckegods & 154 stds trävaror. På däck 101 stds trävaror. 21 ombv. Djupg ej angivet. Beslagtagits i Bergen 28.5.40

Utdrag ur loggkladden

Skeppsdagboken behölls av de tyska myndigheterna.

Tås 2.4 kl 22.15 avgått Göteborg med hamn- & sjölots samt norsk lots ombor Lämnat hamnlotsen 22.40. Ankrat på Rivöfjorden kl 23.45 BB + 45 famn STB ½ 30 famn. kätting.

Ons 3.4 kl 06 hivat upp och fortsatt resan under svensk konvoj. Lotsskifte vid Hållö 11.30.Lämnat svenska lotsen 15.40 vid gränsen.

Tors 4.4 kl 13.40 ankrat innanför Egerö för snötjocka.

Fre 5.4 04.15 hivat upp och fortsatt resan. Kl 18.15 fått order av norska marinbåten att avgå till Grimstadsfjorden och ankra där till följd av att Bergens hamn var full av fartyg. Kl 19.45 ankrat där ,STB+ 90 famn

Mån 8.4 kl 06 avgått från Grimstadsfjorden med lots ombord.Kl 07.45 ankrade på Puddefjorden, Bergens redd med STB ankare & 75 famn.kätting för att invänta engelsk konvoj.

Tås 9.4 under tden kl 04-06 kom tyska krigsfartyg och intog Bergen och förbjöd alla fartyg som låg där att lämna hamnen.

Mån 22.4 På order av Tyska myndigheterna har fartygets papper lämnats till hamnkommandanturen.

Tors 9.5 kl 13.30 tyska officerare varit ombord och givit order att fartyg skall klargöras för gång sydöver imorgon kl 21. En tysk polisman satts ombord som vaktpost.Ingen av besättningen får lämna fartyget.

Fre 10.5 Befh har varit iland med tillstånd och besökt svenska konsulatet samt efter samråd med konsuln inlämnat protest till die Deutsche Schif abfertigungsstelle mot ordern om avgång. På ovan nämnda ställe erhöll befh besked att hela lasten var krigskontraband. Svenske konsuln meddelade att svenska medborgare ej voro skyldiga att medfölja fartyget efter det det övertagist av de tyska myndigheterna,vilket också meddelades besättningen. Tyska konsulatet gav sitt medgivande till att besättningen ej kundetvingas medfölja fartyget.

Sön 12.5 Dentyske vaktposten lämnat fartyget. På eftermiddagen sattes 7 marinsoldater och en väbel ombord att vakta fartyget .

Tis 28.5 Under dagens lopp har befh fått skriftligt meddelande att fartyge är beslagtaget för Tyska Rikets räkning men att en del av besättningen skall kvarstanna ombord för nödig vakt.

Tors 30-5 Befh inlagt protest mot beslagtagandet av fartyget till de tyska

GALLIA 9.4.40

myndigheterna genom det svenska konulatet.

Tors 6.6 Under hamnlots och tyskt manskap förhalade fartyget till Docke-skärskajen och förtöjde där kl 23.45

Fre 7.6 kl 08 började tyskarna lossa däckslasten.Befh erhållit kvitto på fartygets maskin och fått tillstånd att avmönstra alla utom sig själv och 1e styrman.

Mån 10.6 Bef & 1e styrman fått order att avmönstra och resa hem.Befh fått kvitto av Tyskarna att de övertagit fartyget.

Göteborg 10.6.40
A.B.Bengtsson
Befh

Crew List

Befh Axel Birger Bengtsson, Linnégatan 46,Göteborg, 59 år (2 år ombord)
1e styrman Gustav Ruben Forsén, Nyköping, 44 år (11.3.40)
2e styrman Stig Erik V.Axellie,Arvika
Chief Carl Adolf Widing, Fritsla, 58 år (3 år ombord)
2e maskinist Carl Johan Augustin, Göteborg.
Stuert Albert Andersson, Lund, 52 år (1½ år ombord)
Kock Nils Albert Löfberg, Växjö
Mässuppassare Rune Ingvar Gustavsson, Gävle
Matros Algot Hagstedt, Sudsvall
Matros Klas Erik Håkansson, Ringamåla
Lättmatros Johan Valter Karlsson, Tidaholm
Lättmatros Per Henry Bergström, Härnösand
Jungman Karl Erik G.Pettersson, Göteborg
Jungamn Gunnar Lennart Hagel, Västra Tunhem
Donkeyman Sune Hilding Liljebäck, 35 år, Nedertorneå
Smörjare Johan August Andersson, Timmerdal
Maskinelev Knut Edvard Svensson, Göteborg
Eldare Censki Trzinski (Statslös)
Eldare Albert Henry O.Håkansson, Lokum
Eldare Reiulf Alexander Jacobsen
Lämpare Georg Rudolf Torell, Malmö.

Sjöförklaring i Göteborg tors 27.6.40 kl 14

I saken intresserade äro, förutom en mångfald ägare av styckegodslast,fartygets krigsriskassuradör SKN.

Sakkunniga Reinhold Bråkenhielm & Magnus Lundberg.

Befh biträdd av advokat Johan Ramberg inlämnat 6 handlingar (sid 3 ff)

GALLIA 9.4.40

Befh Bengtsson : Samtliga ombordvarande hade från fartyget fått medtaga sina personliga tillhörigheter ävenso gasmasker, Mörnerdräkter och fartygets radioapparat.
i1 stryman, chiefen, stuert och donkeyman vitsordat loggkladdsutdraget.

======================================

1) TYSKA KONSULATET Bergen 9 maj 1940.
Bergen.

Till Sv.Konsulatet
Bergen.
In fidem Knut Magnus.

Under hänvisning till dagens telefonsamtal och edert brev av idag bekräftar jag a66 enligt gällande Tyska bestämmelser skila befälhavare,officerare och manskap på uppbringade neutrala fartyg frigivas om de styrka sin neutrala identitet.

V.Küchler

---

2) Bergen den 10 mai 1940

Til det Tyske konsulat
Hersteds.

Kapteinen på det svenska dampskib Gallia meddeler mig, att han av de Tyske myndigheter har fått ordre til å gå fra Bergen og sydpver. Det er mig tidligere meddelt at de hervaerende svenske skib ikke får tillatelse til å forlade Bergen. Jeg protesterer herved mot at et svensk skib uten videre beordres å agvå herfra. Det er ikke meddelt mig fra de Tyske myndigheter at de svenska skib er beslaglagt av disse. Under enhver omstendighet finner jag at jeg har kravpå å bli meddelt av dem de ordres som gis de svenske kapteiner.

Aerbördigst
Stämpel
Kung.Sv.Konsulatet i Bergen.

---

3) HAFENÜBERWACHUNGSSTELLE Bergen d. 28.5.1940
Bergen

Der Schwedische Dampfer Gallia wird auf grund der Deutschen Prisenordnun für das Deutsche Reich beschlagna hmt.

Im auftrag
W.Holzmann
Leut. zur See u. Leiter der
Hafenüberwachungsstelle

Hafenkapitän
Hafenüberwachungsstelle.

Forts

GALLIA 9.4.40

4) Bergen 30 maj 1940

Til Hafenüberwachungsstelle
Hersteds.

D/S Gallia

Kapteinen pä ovennevnte skib meddeler at han av de haervaerende Tyske myndigheter har motatt fölgende meddelelse daterat 28 maj 1940.
Se bilaga n3 3)
Det Kungl Svenske Konsulat tillater sig herved at protestere mot denne beslagleggelse,som i allfall for skibets vedkommende må anses urettmessig. Da skibet tilhörer en nöitral stat må man på vegne av rederiet kreve folkerettens priserettsregler efterfulgt,hvorefter et skib först kan erklaeres som prise når en dertil kompetent priseretts avgjörelse foreligger. Intil dette skjer baerer den Tyske stat ansvaret for skibets videre skjebne,ogholdes herved ansvarlig for ethhvert tap og enhver skade som måtte opstå i forbindlese med beslaglaeggelsen.

Aerbördigst
Haakon Ameln
Kubgl Svenske konsulatet,Bergen.

---

5) Bergen den 10 juni 1940.
(Översättn. från tyskan)
Den 10 juni 1940 kl 16 blevden svenska ångaren Gallia beslagtagen av den Tyska Krigsmakten.Överlämnandet följde i vederbörlig ordning.

Haake A.B.Bengtsson
Fanjunkare Befhå ss Gallia

---

6) Der Kapitän und 1e Offizier sind genehmigt das schiff Gallia zu verlassen und nach Schweden abzureisen.

Hender.

(Gallia kom 26.6.40 till Hamburg med tyskt manskap)

SKNEVIII 190

Telegram 7.6.40 till rederiet från Bergen
(Avsänt kl 11.25) " Lossning dekkslasten Gallia paabegyndt Bengtsson & Svenska konsulatet.
Gallias däckslast bestod av 99,7 stds sågat virke , 1500 std lådbräder, 31 st 150-kilos plåtfat (tomma) och 56 lådor tomflaskor,vikt 1063 kg.

Svenska Lloyd skrev 11.6. till SKN SKNEIII 175
Härmed få vi meddela att vi idag mottagit följande telegram från våra agenter i Bergen:"Officerere Mannskap Gallia avreist idag.",vars innehåll talar för sig självt. Högaktningsfullt Svenska Lloyd.

GALLIA 9.4.40

Telegram Hamburg till UD 28,6.40

58 Prisenhof meddelat Gallia Thyra Bratt i foerrgaa infoerda Hamburg = Stridbeck.

SKNEIII 175 Assurans Kasko

SKN 28.8.40 betalat rederiet 60% = 300.000 kr för totalförlust
SKN 11.1.41 betalat resterande 200.000 Kr
Advokater, Doflein och div i samband med Prisenhof kostat = 6708:02
Last se SKN EVII vol 190.

SKNVII 190 LASTKONNOSSEMENTET

8762 pieces of sawn woodgoods	940868 stds	Varbergs Trävaruexport
24420 bundles of boxboards	45.888 stds	Sommens Lådfabrik,Gtbg
11750 bundles,170 cases boxboards	43.52 stds	Jacobson & Lundin,Gtbg
3584 bundles boxboards	9.864 stds	Arvid Ordquist AB,Gtbg
260 reels of wrapping paper	51.654 kg	Håfreström AB,Gtbg
162 bales of cardboards	22.363 kg	Carl Johansson Co,Gtbg
598 bales -"-	82.932 kg	-"-
40 bales of paper	10.690 kg	Bäckhammars AB,Värmlands-Björneborg.
3555 cases & 2600 containers safety matches	282.310 kg	Petterson & Holmstr[illegible] Göteborg
1 case of safety match strikers	40 kg	-"-
400 cases of safety matches	29.020 kg	-"-
80 kegs of chlorate of Potash	4560 kg	-"-
124 cases of glassware (lampglas)	13252 kg	AB Axel Hofstedt,Gtbg
11 cases of steel	2321 kg	Brukskoncernen,Fagersta
1 case of matchplates to continous machine (tändsticksplån)	496 kg	Sv.Tändsticksfabriks A Jönköping
1 case baking machine	2390 kg	Gerh.Ahrens Mek.Verkstad Göteborg
1 case machinery parts	33 kg	-"-
46 cases drilling machine	7100 kg	Arboga Maskiner AB
12 cases of grinding machines	1560 kg	-"-
2 cases of screwing machine	1100 kg	Hultsfreds Mek.Verkstad
~~2 cases grinding machines~~	~~1500 kg~~	
2 cases hacksaw machine (snabbkallsågar)	1090 kg	Maskinfabrik Thule,Malm
2 cases milling machine (fräsmaskin)	1825 kg	Köpings Mek.Verkstad:Gtb
1 case cigar machine parts	15 kg	AB Formator,Gtbg
1 caseseparator parts	37 kg	AB Separator,Gtbg
31 pieces of emties (tomfat)	150 kg	Carl R.Johansson CO,Gtb

Forts

GALLIA 9.4.40

Forts Lasten

1 case lineseed samples (linförprov)	120 kg	Sv.Oljeslageri AB,Gtbg
1 case medical apparatus (Röntgendelar)	27 kg	Skandiatransport Gtbg för AB Linham,Sthlm
3 cases steel (kallvålsat)	122 kg	Hällefors Bruks AB
56 cases empty bottles	1063 kg	Svenska Llloyd till N.Shipping Agency,London
14700 bundles box boards	48.577 stds	Hällefors Bruks AB
45 cases box boards	12.710	-"-
1222 cartoons safety matches	22240	Tulitikku o/y,Helsinki
5.. pieces of sawn woodgoods	6.691 stds	Varbergs trävaruexport
801 bales Plywood	140.590 kg	A.Ahlström o/y,Warkaus

Lasten destinerad till engelska firmor.

Försäkrat i Sverige var endasr 80 kaggar Klorat, 2 lådor avbarkningsmaskin ,760 balar cardboard, 400 balar papper , 1 låda röntgendelar, och 1 låda cigarrmaskinsdelar.

Lastassurans

SKN utbetalat totalt 126.344:84.

POSTEN

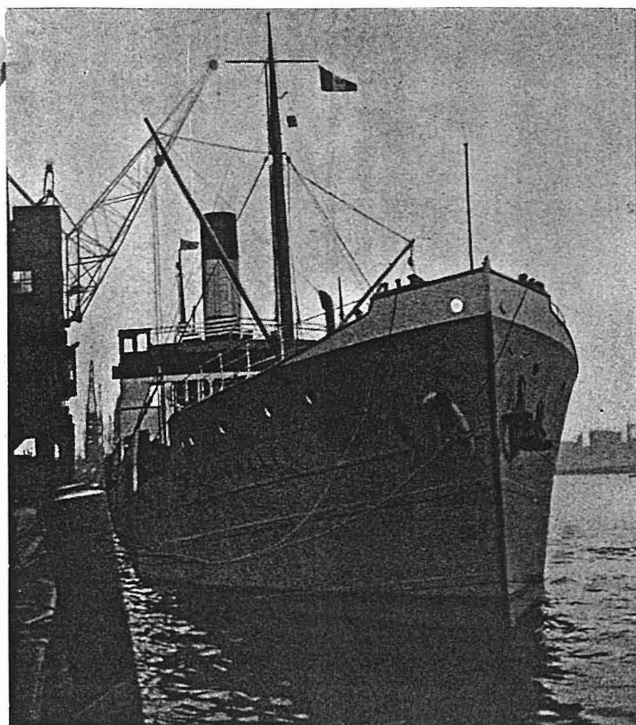
28 säckar post frigavs den 31.3.41 från Sicherheitspolizei Oslo i enlighet med beslut i prisdomstolen. Men tyskarna behöll 2 postpaket på 50 kg som innehöll 52 silverrävsskinn & 84 blårävsskinn från Svensk Foxexport i Göteborg. Prisdomstolen hade funnit att päls kan användas som kragar på P..zjoppen för ubåtsmanskap och som foder i flygardräkter och i uniformskappor för officerere, alltså krigskontraband.. Kriegsmarine Dienststelle Oslo såg till att SIPO utlämnade posten till die Schwedische Postverwaltung.

PRISENHOF

15.7.40 kungorde Prisenhof Hamburg i "Deutscher Reicgsanzeiger" prisrättsförfarandet mot Gallia med last med 6 veckors frist för rederi och lastägare att inkomma med besvär. Deb 24.8 ingav juristbyrån Schön & Pflüger i Hamburg till Prisenhog sin "Eingabe" och beärdes frigivning och skadestånd under hänvsining till att prisrätt inte kan utövas i neutrala hamnar. Denna invändning vederlade senare domstolen genom att konsekvent hävda att från den 9.4.40 var norskt territorialvatten att betrakta som fientligt territorialvatten. - Den 22.10 40 ingav Schön & Pflüger en ny Schriftsatz och den 7.11 ännu en. Prisenhof sammanträdde 5.12.40 men uppsköt vad beträffar Gallia förhandlingarna till den 1.3.41 . Den 31.3.41 frigav Prisenhof de postsäckar som tagits ombord (se ovan) men lät konfiskera 2 paket med rävskinn .Skinnen kunde användas vid uniformstillverkning o var därmed Banngut

GALLIA 9.4.40

Den 25.4.41 föll Prisenhofs dom och Gallia med last förklarades indragen till Tyska Riket im Namen des Deutschen Volkes! Samtidigt konfiskerades ss Framnäs. Domstolen kunde framlägga expertutlåtande om alla lastpartier att de måste betraktas som krigskontraband, och det enda som frigavs var 56 lådor tomglas och 31 tomfat som ändå blev kvar i Tyskland eftersom de inte var värda transport. Prisenhof fann t.ex att en avbarkningsmaskin kan användas vid tillverkning av telegrafstolpar och att de andra maskinerna i lasten kunde användas inom rustningsindustrin vid metallbearbetning. Provlådan med linfrö kunde användas " als herstellung und erhaltung von Transportmittel". Glasvarorna (lampglas till fotogenalampor) var användbara för militärt bruk där strömmen inte fungerar. Beträffande röntgendelarna ansåh Prisenhofs experter att varubeteckningen var falsk, det rörde sig faktiskt om finmekaniskadelar för rustningsindutrin i England. 1 låda separatordelar måste ses som Banngut eftersom det rördes sig om livsmedels tillverkning. - I samklang med detta måste ju ovillkorligen rävskinnen i 2 postpaket förklaras förverkade eftersom skinnen kunde komma att användas till officersuniformer. - Schön & Pflüger inlade 31.7.41 berufung vid Oberprisenhof i Berlin och juristerna fortsatte att behandla följande parter: 1 låda delar till en cigarrmaskin och 1 låda på 33 kg med delar till en maskin för försegligg av mjölsäckar. Der Reichskommissar ansåg att den sistnämnda var användbar inom krigsindutrin men i dec 41 medgav Oberprisenhof frigivning av dessa varor. Det visade sig i febr 1942 att cigarrmaskinsdelarna var försvunna på det Kriegsmarie Dienststelle som 23.4. tagit dem i förvar. Avbarkningsmaskinen förstördes 1943 vid luftangrepp mot Hamburg. - Den 1.12.44 i ett Berlin i ruiner stadfäste Oberprisenhof domen av den 25.4.41 i sista instans.



Historik

Lastångare på 1418 brton byggd 1926 i Kiel av stål. (Ex Orion) L.74,3 B. 11,5 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg.Inköpt som Orion 1931 från Heinrich Schmidt i Flensburg för vars räkning hon sjösattes i dec 1925 i Kiel. Efter vis ombyggnad vid Eriksbergs varv började Gall den 7.8.31 lasta på Medelhavshamnar. Under tysk flagg försågs ångaren okt 40 med bl.a 2 LV-pjäser på en plattform akter ut och en kanon på plattform på backen och utrustades under namnet "Deime" som nätutläggningsfartyg för Kriegsmarine. Hon

GALLIA 9.4. 40

ombyggdes sommaren 9143 mer genomgripande till "Netzleger XIII "och var sedan stationerad i Norge. I maj 45 låg fartyget i Troddheim tillsammans med en tysk minsveparflottilja och tilldelades av Ministry of War Transport Fransmännen som krigsskadestånd. Den 13.12 46 skrev Svenska Llloyd till SKN (SKNEIII 175) att " våra Londonagenter ha meddelat oss att möjligheter förefinnas att återförvärva ss Gallia" och bad SKN undersöka möjligheterna att åtefå ångaren. Med namnet Retaiaire (Retaire) förblev dock Gallia under fransk flagg ,tillhörande Soc.Francaise de Navigation du Pacifique i Dunkerque .Först 1960 gick hon till nedskrotning.

GUNNY 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4 - BESÄTTNINGEN BEORDRAD ILAND 6.6,PRISMANSKAP TAGIT ÖVEF

Rapport

Avgick fre 5.4.40 Göreborg destinerad till Liverpool via Bergen för konvoj Rumslast 577 ton styckegods.Däckslast 31ton styckegods. Djupg F 11′-A.14′2′ 17 ombv. Beslagtagen i Bergen den 6.6.40.Alla fartygets papper och dagböck päorder överlämnats till de tyska myndigheterna.

Utdragur skeppsdagbokskladden.

Fre 5.4 kl 05 avgått Göteborg med lots ombord.

Sön 7.4 anlänt till Bergenoch ankrat på redden (inre redden) kl 13.45.

Tis 9.4 på morgonen väcktes hela besättningen av stark kanonad.Uppkomna på däck iakttogs ett par större krigsfartyg som låg och besköt Bergens befästningar och samtidigt sågs några större flygmaskiner kretsa över stad Senare, när det börjat ljusna, konstaterades att krigsfartygen och flygmaskinerna voro av Tysk nationalitet.Vid uppfångandet av flygblad som flygmaskinerna kastade ut kunde läsas att Norge och Danmark voro besatta av den Tyska krigsmakten. Kl 09.20 kommo 2 Tyska officerera ombord och gav befh order att kvarligga i Bergen och invänta vidare order. På e.m sattes ett par vajrar iland på Dockeskärskajen och aktern hivades in mot land.

Fre 12.4 kl 16.30 gavs flyglarm och en del flygmaskiner kom kretsande över hamnen och fällde bomber varvid en bomb exploderade endast 5 meter från fartyget.Åtskilliga skador uppstod på glas & porslin i salongen och i mässen och utav de våldsamma skakningarna började trädäcken läcka.

Sön 14.4 fått tillsägelse att skifta fartyget till en säkrare plats i hamnen.Kl 11.50 skiftat bort till Sudkerhusbryggan och förtöjt med båda ankarna förut och med vajrar akterut i en boj. Fartyget måste under förhalningen ha tysk marinsoldat ombord som vakt.

Sön 21.4 på anmodan av de tyska myndigheterna lämnat iland fartygets skepp papper jämte alla papper över lasten till Tyska konsulatet.

Sön 12.5 kl 07.30 kom tyskt vaktmanskap ombord bestående av en UO och sex matroser och installerade sig. UO sade sig hava order att se till att ingen lämnade fartyget.Alla måste kvarstanna ombord. Även kapten skull få kvarstanna om han kom ombord,varför han stannade iland för natten för att nästa morgon uppvakta Hamnkommandanten.

Mån 13.5 Kapten varit uppe hos Tyske Hamnkommendanten och begärt tillstån att få gå ombord och iland som förut,vilket beviljades,och han påstod att han givit order till vaktmanskapet att samtliga befälhavare kunde gå iland och komma ombord som de ville.Samtidigt blev kapten tillfråga om han ville föra fartyget till Tyskland,till vilket han svarade att om det var frivilligt så gjorde han det inte. Senare på dagen kommo 2 tyska officerere ombord och efterhörde hur mycket kol .proviant och

GUNNY 9.4.40

vatten som fanns ombord, på vilket di fingo exakt reda på . Dessutom tillfrågades befäl och besättning om di var villiga att medfölja fartyget till Tyskland, till vilket svarades nej.

lör 1.6 fått tillfälle att avmönstra besättningen med undantag av befh och 4 man vilka skulle vara ombord som vakt tills fartyget blev övertaget av de tyska myndigheterna.

Mån 3.6 Avmönstrat 1e styrman Eklund, 23 maskinist Alango, kokerskan Blenda Karlsson och 7 man av besättningen.

Tors 6.6 kom en Tysk löjtnant ombord med tysk prisbesättning och beordrade kapten att tillsäga den kvarvarande besättningen att packa ihop sina tillhörigheter och gå iland. Kapten blev sedan tillsagd att vara uppep på det tyska hamnkontoret kl 16 där han skulle få ett papper på att fartygetvar övertaget av Tyska myndigheterna. Uppe på hamnkontoret blev han sedan tillsagd att vara ombord nästa dag kl 10 f.m ochhava med sig 1e maskinisten för att köra runt med maskin och för att se till att allt var iordning, och dessutom skulle skeppsdagböckerna vara ombord. På hamnkontoret fick kapten reda på att båten var övertagen. Avskrift av papperet som avlämnades till kapten medföljer.

Göteborg 13.6.40
Gottfrid Krabbe
Befh s/s Gunny

Bergen am 6 Juni 1940.

ABNAHMEBESCHEINIGUNG

Der Dapfer Gunny wurde Heute von mir ordnungsgemäss übernommen.

G.Krabbe
Der Kapitän.

Johs.Walz
Leutn. zur See und
Prisenoffizier.

Crew List

Befh Nils Gottfrid Krabbe, Mölle, 17.11.94 (Nov 39) T.sjöss sedan 1910.
1e styrman Karl Albert Eklund, 11.5.88 i Sthlm (30.1.40) 38 år t. sjöss
2e styrman Hindrik Kaus, 16.10.97 i Saaremaal, Estland
1e maskinist Enok Persson, 14.11.95 i Vinslöv (1½ år ombord)
2e maskinist Johannes Alango, 15.1.96 i Länemaal, Estland
Föreståndarska Ingrid Edberg, 26.3.16 i Gamleby, Småland
Kokerska Blenda Karlsson, 3.5.09 i Trelleborg
Matros Rudolf Wööl, 22.5.07 i Länemaal, Estalnd
Matros Alexander Soosaar, 22.6.13 i Tallinn, Estland
Lättmatros Rudolf Teppan, 25.3.09 i Virumaal, Estland
Lättmatros Hugo Lindau, 15.11.15 i Saaremaal, Estland

Forts

GUNNY 9.4.40

Forts crew list

Jungman Eduard Lillemäge,25.5.22 i Virumaal,Estland
Eldare Nikolai Ader, 17.2.11 i Saaremaal, Estland } Bröder
Eldare Alexei Ader, 16.12.08 i Saaremaal, Estland
Eldare Johannes Tedriken, 16.3.21 i Narva, Estland
Eldare Orest Tänau, 16.5.09 i Saaremaal, Estland
Lämpare Leo Kutser, 3.2.21 i Huumaa, Estland

Sjöförklaring i Göteborg 15.6.40

Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark och sjökapten Magnus Lundberg
Befh, 1e styrman, 1e maskinisten givit sina personalia till protokollet.
Ovanstående upplästs.
I övriga lät icke någon ,som sakenkunde angå, sig avhöra.
Härmed var saken utagerad. Ingets sjöförhörsfall ,enligt KK.
Följande protestskrivelse redovisats:

Till Hafenüberwachungsstelle Bergen 17 juni 1940.
Bergen.

Ad Damper Gunny.

Kaptein G.Krabbe på ovennevnte damper meddeler konsulatet at skibet er blitt beslaglagt av den Tyske Vernemagt. Mannskapet er avmönstret og Tysk prisemannskap er kommet ombord for at före skibet till Hamburg. På kapteinens og rederiets vegne tillater mann sig at prptestere mot denne beslagleggelse og forbeholler sig enhver ertt till at gjöre krav gjellende for det tap som direkte og indirekte er påfört ved ovennevnte beslagleggelse.

Republiken Panamas Vicekonsulat i Bergen
Stämpel.
Vicekonsul

SKN EIII 244

Telegram på kvällen 7.6 till rederiet i Västervik från kapten Krabbe att Gunny beslagtagits

---

UD H-1367 Rederiet,Västervik 25.6.40 till UD i brev
Beslagtagningen av ss Gunny i Bergen

Åberopande utväxlade telefonsamtal i tubr. angelägenhet meddelade oss kapt Krabbe att han ej erhöll nånon avskrift av protesterna som skulle inlämnas från Svenska och Panamanska konsulaten i Bergen,utan dessa skulle tillställas oss direkt.Vi telegraferade till konsulaten i Bergen 20.6 kl 11 "Godhetsfullt sänd oss Gunnys protester",men ha ej erhållit något svar. Vi skulle därför vara synnerligen tacksamma om ni genom eder beskickning

GUNNY 9.4.40

i Oslo ville införskaffa avskrifter av ~~dexxxx~~ de protester som av konsulatet i Bergen överlämnats till de Tyska myndigheterna i Bergen med anledning av ångarens beslagtagande.

Högaktningfullt
Red AB Skansholmen

(Rederiet erhållit avskrifter av protesterna 4.7 från Bergen)

Utgifter för Gunnys folk UD-R 590

Konsulatet i Bergen lagt ut 3434 kr för Gunny, varav 1145 för proviant, 14 kr. för tandläkare Bastiansen, 53:90 till Hotel Bristol, 118:55 till Hotell Hospitset, 600 kr kontant till kapten Krabbe, 1124:25 för biljetter till 15 man etc. Konsulatet i Oslo lagt ut 239:05 för Befh, 1e maskinisten föreståndarskan samt Carl Albert Eklund och Blenda Natalia Karlsson.

Kaskoförsäkrad i England SKNEVII 244

Gunny var kaskoförsäkrad i Engelska Lloyds på "Swedish war risk conditions Rederiet meddelade 17.6.41 SKN att det fått ut försäkringsbeloppet från Lloyds och inte hade något intresse av vidareåtgärder i saken . Fartyget gick de facto under Panamflagg men var helt svenskägt och gick i tidsbefraktning för Sveabolaget i Stockholm.

LASTMANIFEST

Gunnys last bestod av 552.606 kg styckegods och 31.800 stds lådbräder och var till största delen försäkrad i England.
Manifestet är hämtat från Prisenhofs dom den 28.3.41.

198 balar kraftpapper	33.972 kg	Gustafsfors BabriksAB i i Skåpafors.
6 balar Pergamynpapper	1049 kg	Billeruds AB, Säffle
25 lådor svarvgods	2779 kg	Tostarps TräförädlingsAB i Uddebo.
20 säckar svarvgods	500 kg	Algunnens Bobbinfabrik
203 buntar gardinkäppar	800 kg	Forsblad & Son, Göteborg
776 lådor tändstickor	102.109 kg	Sv.Tändsticksfabriks AB
51 järnfat flytande harts	10.866 kg	Östrands SulfatBabrik
2070 kollin gräsklippare	259.015 kg	Int.Harvester, Norrköping
7 lådor skruv	1007 kg	Skruv AB, Eskilstuna
2 lådor spritkök 2 lådor stormlanternor	208 kg	AB Radius, Stockholm
1 låda telefonmateriel	94 kg	L.M.Erivsson, Sthlm
42 balar brunt papper	5347 kg	T.Brunius & Co, Gtbg
270 balar vit kartong	43.205 kg	Sveabolagets Ångbåtsagentur
39 lådor stål	7154 kg	Uddeholms AB, Uddeholm
149 lådor tändstickor 1 låda stormlanternor	20.924 kg 18 kg	AB Nordisk Express

Forts

GUNNY 9.4.40

Forts manifestet

5 lådor glasvaror	386 kg	Scantrades
6390 buntar lådbräder	16.556 stds	Jakobsson & Lundin,Gtbg
78 lådor gångjärn	9096 kg	Aug.Stenman AB,Eskilstuna
9 lådor tändstickor	963 kg	AB Petterson & Holmström,Gtb
58 buntar& 128 balar papper	32.320 kg	Bäckahammars AB,Värmlands--Björneborg
5120 buntar lådbräder	15.234 stds	AB Lådbräder,Göteborg
21 balar kraftpapper	490 kg	Oliver Hanes & Co,Malmö

Lastassurans

Endast några mindre partier papper,svarvgods,4 lådor stål, 2 lådor spritkök, 960 buntar lådbräder ,203 säckar rullgardinsstänger var försäkrade i SKN som utbetalade 53.110 kr allt som allt.

PRISENHOF

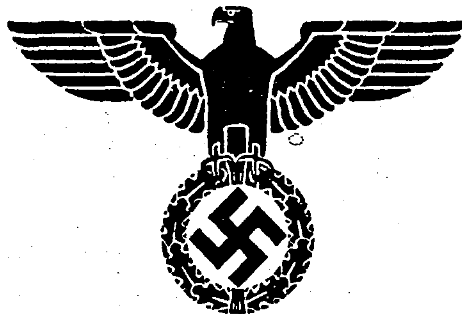
15.7.40 kungjordes i "Deutscher Reichsanzeiger",Hamburg prisrättsförfarandet mot svenska ss Gallia, Indus och Eros, ss Gunny av Panama och norska ss Marvel och Nina som tagits i norsk hamn med last för England. 28.3.41 föll Prisenhofs i Jamburg dom med avvisande av alla besvär och skadeståndskrav. Hela lasten förklarades konfiskerad med undantag av 3 partier svarvgods,ettparti rullgardinkäppar och ett parti glasvaror . Glasvarorna bestod av karaffer,likör-& sherryglas,ölbägare ,whisky -och sektglas. - Doflein skrev till SKN 17.7.41 att " Habe ich dem Anwalt mitgeteilt dass er nur für die Ladung Berufung beim Oberprisenhof einleiten soll,das Verfahren gegen den Dampfer selbst aber abgeschlossen werden kann." - 4.8.41 ingavs Berufung till Oberprisenhof i Berlin av dr Predöh med krav på frigivning av lsten och skadestånd. Det visade sig sedan att det frigivna svarvgodset, 60 säckar, sålts till lågt pris genom der Herrn Reichskommissars försorg. Alltid något att käfta vidare om .... En ny 18-sidor Schriftsatz ingavs till Oberprisenhof 29.10.41. I aug 1942 fick SKN proveny på RM 2409:60 från Reichskommissar för det sålda svarvgodset Oberprisenhofs dom stadfästes 27.10.44 Im Namen des Deutschen Volkes.

Eget Historik

Laståungare på 1320 brton byggd 1882 vid Burrell & Son i Glasgow av järn L. 64,4 B. 9,4 Tillhörig Red AB Strömsholmen (Axel Hansson) i Västervik men utflaggad under Panamaflagg med Panama City som "hemort". 650 ihkr Fartyget var försäkrat i Lloyds i England ,em helt svenskägt och gick på sin sista resa april 40 i charter för Sveabolaget i Stockholm. -Under tysk flagg 1940- fick hon namnet Werenr II med H.Peters i Hamburg som redare och överlevde krigsåren. Hon gick som Werner II till 1953 då hon skrotade

Ausfertigung

Oberprisenhof



Im Namen des Deutschen Volkes!

OPH/E 43/41 ("Gunny")

Verkündet
am 27.Oktober 1944
Hartmann
Protokollführer

In der Prisensache
betreffend
den panamenischen Dampfer "G u n n y"

hat der Oberprisenhof auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 27.Oktober 1944 unter Mitwirkung

1. des stellvertretenden Präsidenten Dr. Hesse
2. des Prisenrichters Konteradmiral Faber
3. des Prisenrichters Klostermann
4. des Prisenrichters Dr. Kraske
5. des Prisenrichters Wolff

auf die Berufungen

1. der Billeruds A.B. in Säffle
2. der Bäckhammars A.B. in Värmlands Björneborg
3. der Gustafsfors Fabrikers A.B. in Skapafors
4. der Firma Jacobsson & Lundin in Göteborg
5. der A.B. Lädbräder in Göteborg
6. der A.B. Radius in Stockholm
7. der Uddeholms A.B. in Uddeholm

8.

8. der A.B. Östrands Sulfatfabrik in Sundsvall
9. der Sveabolagets Angbatskontor in Göteborg
10. der Thorsten Brunius & Co.A.B. in Göteborg

für Recht erkannt:

Die Berufungen gegen das Urteil des Prisenhofs Hamburg vom 28.März 1941 werden zurückgewiesen.

Gründe.

A. Der nach einem vorläufigen Flaggenzeugnis des panamenischen Generalkonsuls in London vom 27.Juli 1939 zur Führung der panamenischen Flagge berechtigte Dampfer "Gunny" (1415,44 BRT; Eigentümer: Rederi A.B.Stroemsholmen in Vaestervik, Schweden) war mit einer Ladung Stückgut auf der Reise von Göteborg nach Liverpool am 7.April 1940 in den Hafen von Bergen eingelaufen. Nachdem Stadt und Hafen von Bergen im Zuge der gegen Norwegen unternommenen deutschen militärischen Aktion von deutschen Streitkräften besetzt worden waren, erhielt der Kapitän des Dampfers am 9. April 1940 von zwei deutschen Marineoffizieren den Befehl, bis auf weiteres im Hafen von Bergen liegen zu bleiben. Am 6.Juni bekam das Schiff von dem Kommandanten der deutschen Seeverteidigung in Bergen Kursanweisung nach Stavanger, von wo es demnächst nach Hamburg überführt und daselbst am 27.Juni 1940 aufgebracht wurde.

Über Schiff und Ladung ist das prisengerichtliche Verfahren vor dem Prisenhof Hamburg eingeleitet worden. In diesem Verfahren haben sich als Beteiligte die Reederei und 13 Abladefirmen gemeldet, die 17 von den insgesamt 31 Ladungsposten vertraten, während die restlichen 14 Posten nicht vertreten waren. Sie beantragten Freigabe von

Schiff und Ladung, hilfsweise eine entsprechende Entschädigung und Erstattung der notwendigen Kosten.

Zur Begründung der Anträge machten die Beteiligten übereinstimmend geltend, daß die norwegischen Hoheitsgewässer zur Zeit der Anhaltung des Schiffes neutral gewesen seien und daß daher Prisenrecht dort nicht hätte ausgeübt werden dürfen. Sollte dies doch für zulässig erachtet werden, so werde der Schutz des Art.31 der Prisenordnung (PO) in Anspruch genommen.

Der Prisenhof Hamburg zog in Übereinstimmung mit den Anträgen des dortigen Reichskommissars durch Urteil vom 28.März 1941 das Schiff und die Ladung mit Ausnahme von 5 Ladungsposten zugunsten des Reichs ein und wies die Anträge der Beteiligten zurück. Von den ausgenommenen 5 Ladungsteilen wurde einer freigegeben, für drei andere bereits verwendete Partien wurde Wertersatz angeordnet, hinsichtlich des letzten Postens das Verfahren zunächst ausgesetzt und in der Folge auf Grund eines Vergleichs eingestellt.

Unter Bezugnahme auf seine eingehenden Ausführungen in der Prisensache "Thistlebrae" erklärt das Prisengericht erster Instanz die Ausübung des Prisenrechts in den norwegischen Hoheitsgewässern für zulässig, weil diese Gewässer am 9.April 1940 feindlich gewesen seien. Der Prisenhof lehnt sodann die Anwendung des Art.31 PO ab und betrachtet die Bannguteigenschaft der eingezogenen Ladungsteile als durch die eingeholten Sachverständigengutachten nachgewiesen.

Gegen dieses Urteil haben nur die im Rubrum genannten 10 Abladefirmen Berufung eingelegt. Danach handelt es sich noch um 13 Ladungsteile, während das Urteil erster Instanz bezüglich des Schiffes und der übrigen Ladungsteile rechtskräftig ist. Diese 13 Ladungsteile bestehen aus 5 Partien Papier, 3 Partien Kistenbretter, 2 Partien Stahl, ferner aus je einer Partie Holzpappe, Petroleumkocher und Sturmlaternen sowie Talloel.

Die

Die Berufungsführer haben Freigabe der ihnen gehörigen Ladungsteile, gegebenenfalls Entschädigung beantragt und im übrigen die in der ersten Instanz gestellten Anträge wiederholt. Zur Begründung haben sie wiederum geltend gemacht, daß die norwegischen Hoheitsgewässer zur Zeit der Anhaltung noch neutral gewesen seien und Prisenrecht deshalb dort nicht hätte ausgeübt werden dürfen. Hilfsweise haben sie auch in der Berufungsinstanz die Anwendung des Art.31 PO, insbesondere auch im Hinblick auf die Grundsätze des III. Haager Abkommens betreffend den Beginn der Feindseligkeiten und des VI. Haager Abkommens betreffend die Behandlung der feindlichen Kauffahrteischiffe beim Ausbruch der Feindseligkeiten verlangt.

Der Reichskommissar bei dem Oberprisenhof hat Zurückweisung der Berufungen beantragt und seinen Antrag auf die Tatsache der deutschen Besetzung Norwegens sowie darauf gestützt, daß die norwegischen Gewässer infolge der Neutralitätsverletzungen durch die Alliierten zum Kriegsbereich geworden seien, dort also auch aus diesem Grunde zur Zeit der Anhaltung Prisenrecht habe ausgeübt werden können; eine Anwendung des Art.31 PO komme nicht in Betracht.

B. Die Berufungen sind frist= und formgerecht eingelegt worden; sie können jedoch keinen Erfolg haben.

Die Feststellung des Prisengerichts erster Instanz, daß die hier in Betracht kommenden Ladungsteile, nämlich Papier, Kistenbretter, Stahl, Holzpappe, Petroleumkocher, Sturmlaternen und Talloel, deren feindliche Bestimmung sich einwandfrei aus den Schiffspapieren ergibt, unbedingtes Bannqut im Sinne des Art.22 PO darstellen, begegnet im Hinblick auf die in erster Instanz erstatteten verschiedenen Sachverständigengutachten keinen Bedenken. Die Beteiligten haben auch weder in erster Instanz noch in der Berufungsinstanz die Bannguteigenschaft der von

ihnen

ihnen vertretenen Ladungsteile bestritten.

Diese Ladungsteile unterliegen daher nach Art.30 PO der Einziehung ohne Entschädigung. Dem steht nicht entgegen, daß das Schiff in den norwegischen Hoheitsgewässern angehalten worden ist. Ebensowenig hindert die Ausnahmebestimmung des Art.31 PO die entschädigungslose Einziehung der in Rede stehenden Ladungsteile. Wie der Oberprisenhof in seinem Urteil zu der Prisensache "Brita" vom 28.April 1944 eingehend dargelegt hat, konnte Prisenrecht in den norwegischen Hoheitsgewässern von dem Zeitpunkt ab ausgeübt werden, zu dem diese Gewässer als von deutschen Streitkräften besetzt anzusehen waren; auch findet Art.31 PO in Fällen wie dem hier zu entscheidenden keine Anwendung. Auf die als Anlage beigefügten, dem bezeichneten Urteil entnommenen Darlegungen wird verwiesen. Der Gerichtshof hatte keine Veranlassung, von dem dort festgelegten Rechtsstandpunkt abzugehen.

Somit ergibt sich für den vorliegenden Fall folgendes:

1. Unstreitig ist Stadt und Hafen von Bergen alsbald nach der Überreichung des deutschen Memorandums an die Norwegische Regierung von deutschen Streitkräften besetzt worden. Diese Streitkräfte haben dort bereits am Morgen des 9. April 1940 die Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung in ihre Hand gebracht. Die Besetzung von Bergen in der Form der kriegsähnlichen Okkupation ist daher bereits am 9.April 1940 vollendet gewesen. Infolgedessen war von diesem Tage ab nach Art.4 PO die Ausübung des Prisenrechts in den Hafengewässern von Bergen zulässig und somit die Anhaltung des Dampfers "Gunny" rechtmäßig.

2. Der Dampfer "Gunny" ist in dem schwedischen Hafen Göteborg mit Waren beladen worden, die, wie die Beteiligten niemals bestritten haben, nach Großbritannien bestimmt waren und unter die deutsche Banngutliste fielen.

Daß

Daß sich das Deutsche Reich und Großbritannien damals bereits im Kriege miteinander befanden, war den Abladern selbstverständlich bekannt. Sie wußten also, daß das Schiff auf seiner Fahrt nach dem Zielhafen Liverpool unter Umständen dem Zugriff der deutschen Seestreitkräfte ausgesetzt sein würde. Dieses Risiko sollte für einen Teil der Fahrt dadurch umgangen werden, daß das Schiff zunächst im Schutze der damals noch neutralen norwegischen Hoheitsgewässer verblieb. Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß die Reise von Anfang an und als Ganzes eine den Bestimmungen des deutschen Prisenrechts widersprechende Banngutreise war, also keinesfalls eine solche, bei der den neutralen Abladern aus der Banngutversendung kein Vorwurf gemacht werden könnte.

C. Bei dieser Sach- und Rechtslage hat der Prisenhof Hamburg mit Recht die von der Berufung umfaßten Ladungsteile gemäß Art.30 PO entschädigungslos eingezogen und die Anträge der Beteiligten zurückgewiesen. Unter Bestätigung dieser Entscheidung waren daher die eingelegten Berufungen der Beteiligten zurückzuweisen.

Dr. Hesse Faber Klostermann

Kraske Wolff

Ausgefertigt:

Berlin, den 10.Januar 1945



Justizangestellte

INDUS 9.4.40

FÖRSENATS AV ISVINTERN, LÅG I BERGEN 9.4.- PRISMANSKAP OMBORD 12.5.

Rapport

Avgick Skoghall fre 19.1.40 efter lastning i Karlstad,Filipstad och Kristinehamn, destinerad till Hull via Bergen för konvoj. Rumslast av 453,7 ton papper och 433,8 ton järn-och stålvaror.Djupg F xxx 12'6'' - A 13'6'' 15 ombv. Resan fortgick under svåra isförhållanden till nedanför slussen i Lilla Edet där fartyget definitivt fastnade i isen. Först lör 30.3 kom Indus loss och kunde fortsätta till Göteborg. Sön 31.3 kl 10 avgick fartyget från Göteborg och ankom till Bergen tors 4.4 kl 11.45.Här fick fartyget ligga och vänta på konvojanslutning men beräknades kunna avgå tis kväll 9.4. Kl 02 den 9.4 besattes Bergen av Tyska trupper ocg hamnen spärrades av Tyska krigsfartyg.Inget fartyg fick utlöpa ur hamen enligt order från svenska konsuln i staden. På grund av oavbrutet bombardemang av hamnen av engelsmännen blev fartyget förhalat till eb säktare ankarplats i Puddefjorden, den 17.4. Där blev sedan fartyget liggande i väntan på order. Sön 12.5 embarkerade Tyskt prismanskap bestående av en UO och 8 marinsoldater.Tis 28.5 blev fartyget, enligt skriftligt meddelande från den Tyske hamnkommendanten beslagtaget. Mån 3.6 kom en tysk besättning ombord för att föra fartyget till Hamburg. Ons x5.6 avmönstrade kapten Wernås.Den övriga besättningen hade avmönstrats tidigare och rest hem till Sverige med undantag av 2e styrman Lange som var norrman och stannadei Norge. Rederiet inte hört av fartyget sedan den 4.4. Befh hade ingen anvisning från rederiet om att ansluta sig till engelsk konvoj för överfärden till England.

Karlstad 10.6.40
L.Wernås
Befh

Crew List

Befh Lars Sigfrid Wernås, Dahlströmsgatan 6,Göteborg, 7.9.95
1e styrman Nils Hilding Lehrman, Änggatan 10,Karlstad, 4.1.09
2e styrman Hans Jacob Lange, Schlippegrellsgaten 24,Oslo,24.6.86 (N)
Chief John Torgny Törnqvist, Ånäsvägen 56,Göteborg, 10.5.86
2e maskinist Hilbert Adrian Almquist, Nöta Bråne, Asarum, 7.4.02
Steward Ivar Andersson, Södra Nygatan 24,Norrköping, xxxxxxxx 4.1.09
Kock Karl Erik Hultgren, Styrmansgatan 7,Norrköping, 21.10.20
Jungman Torsten Alver Isidor Lindberg, Fredriksbergsudden,Norrköping,21.1 20
Matros Gustav Wilhelm Arne,Fjällbacka, 2.3.02
Matros Erik Alvar Nordin, Lundvik,Örnsköldsvik, 18.9.02
Lättmatros Arne Gottfrid Leon Olofsson, Sjömanshemmet,Norrköping,6.8.20
Lättmatros Erik Gustav Torstensson, Bråviksvägen 40,Norrköping,3.1.13

forts

INDUS 9.4.40

Forts crew list

Eldare Adolf Evert Mauritz Stenman, Karlberg 1, Lugnet,Norrköping,5.7.11
Eldare John Herman Kalin, Sjömanshemmet,Norrköping, 3.4.77
Eldare Nils Anders Martin Anderson, Drottninggatan 28,Karlstad, 7.3.11

Sjöförklaring i Karlstad fre 14.6.40

Sakkunniga,Hamnkapten Jö Österberg & sjökapten Hj.Dahlström
Assurerat i SÅAF & SKN.

Befh Wernås: Omöjligt att från Bergen kontakta rederiet. Förbud att avgå från hamnen meddelades av tyskarna den 9.4. Mellan den 15 och 20.4 togs alla skeppspapper utom sjömansrullan i beslag. Innan befh lämnade Indus skedde på föranstaltande av den nye Tyske befh en fullständig genomgång av fartyget med provkörning av maskin och winschar och t.o.m provning av ångvisslan. Lasten undersöktes däremot ej. Den tyske befh överlömnade därefter ett kvitto av innehåll att Indus överlämnats i välbehållet skick.

1e styrman Lehrman vidimerat.

Eldare Andersson: Lämnat Indus samtidigt som kapten Wernås.Han biträdde vid den undersökning som skedde före överlämnandet till den tyska besättningen.

(Protokollet påskrivet av Bo Bergström:" Avföres 3.7.40.Ej sjöförhörs-fall. BoB.")

---

120 ton kol i beslag på Clive SKNEVII 67

ss Clive av Göteborg blev 9.4 liggande i Sognefjorden på resa Swansea-Göteborg med 1028 ton kol. Befh Osborne Aspenberg. Den 19.4 lossades 70 ton kol till norska jagaren Troll sedan Cliva först beordrats in till Balestrand. Den 24.4 lossades 50 ton kol till Fylkesförsyningen i Balestrand.Clive kom 6.5.40 till Göteborg.

INDUS 9.4.40

LASTEN

Sammanställning från KK vol 79 & SKN EVII vol 71

907 rullar papper 81.700 kg Katrinefors AB,Mariestad
170 rullar trämassa 61.633 kg Hällsfors Bruks AB,Hällsfors
903 rullar pappaer 152.651 kg AB Mölnbacka-Tryseil,Forshaga
294 balar papper 40.753 kg Uddeholms AB,Uddeholm
1484 rullar kraftpapper 166.769 kg -"-
226 rullar,xxxxxxx valstråd 11.884 kg -"-
91 coils valstråd (steel wire rods) 10.505 kg -"-
80 bars & 44 bundles tool steel (verktygsstål) 5848 kg -"-
Tackjärn 102.753 kg Björneborgs Järnverks AB
Råstänger 128.000 kg Carl Setterwalla & Co, Sthlm
Papp 61.633 kg Hällsfors Bruks AB,Hällefors
Järntråd 25.286 kg Ramnäs Bruks AB,Ramnäs
Råstänger 101.600 kg Hasselfors Bruks AB,Hasselfors

Hela lasten i beslag utan undantag.
En del av lasten var försäkrad i England.

Lastssurans

SKN utbetalat totalt 201.730:18

TYSKA PAPPER OCH SVENSKA PROTESTER

HAFENÜBERWACHUNGSSTELLE
BERGEN. Bergen 28.5.1940

Das Schwedische Dampfer Indus wird auf grund der Deutschen Prisenordnung für die Deutsche Reich beschlagnahmt.

Auf befehl

Stämpel:
Hafenkapitän
Hafenüberwachungsstelle.

Oberleutnant zur See und
Leiter der Hafenüberwachunsstelle.

Bergen 22.4.40

Schwedischer Dampfer Indus 477,88 tons netto
729,37 tons brutto

Mit Ladung Stückgüter von Skoghall.Schweden , nach Hull,England.
14 Manns Besatzung,davon 1 Norweger.

Von Bord genommene Papiere:

1) Schiffszertifikat 2) 1 Messbrief Schwed & 1 British. 3) 1 Freebordzertifikat 4) 1 klassenzertifikat Schiff 5) 1 Klassenzertifikat

Forts

INDUS 9.4.40

Forts

Schiff 5) 1 Klassencertifikat Maschine 6) 1 Maschinentagebuch 7) 1 Sciffstagebuch 8) Ladungspapiete 9) Musterrolle.

Bunkerbestand 51 tons - Tagesverbrauch 10 tons auf See.

Maschinenöl 200 kg

Cylinderöl 24 kg

Eine Funkstation befindet sich nicht anbord.

Der Dampfer ist fahbereit.

Oläsligt namn

Hafenüberwachunsgstelle

KUNGL. SVENSKA KONSULATET
BERGEN.

Bergen 25.4.40

Til den Tyske Generalkonsulat
Hersteds.

på vegne av kapteinene på de i Bergen Havneområde liggende svenske skib samt alle intressenter knytter hertill protesteres mot at skibene tilbakeholdes i Bergens havn,og ickke kan fortsette sin reise.

De Tyske myndigheter holdes i den anledning ansvarlig for enhver skade og ethvert tap opstått o forbindelse med tilbageholdelsen.

Protesten omfatter fölgende svenske skib:

Gunny	Vera	Rosenholm
Northumbria	Maria Gorthon	Bernicia
Gallia	Ada Gorthon	Graculus
Dahlia	Fagervik	Värmdö & Theodor (i Grimstadspollen)
Canadia	Torsa	
Björkö	Monark	
Indus	Brita	
Eros	Lygia	

Aerbördigst

Kungl.Sv. Konsulatet i Bergen

Haakon Ameln

Direktör Ths.S.Falck s:r
B.D.S.

Bergen 16 Mai 1940

Kapteinen eller hans stedfortreder
D/S Indus

Jeg tillater mig herved, i min egenskap av tillitsman for den haevaerende Norske skibsfart, å underrette dem om at jeg har fått meddelelse fra Kommandanten for Seeverteidigung in Bergen,at der for deres skibs vedkommende er truffet fölgende bestemmelser:

Forts

INDUS 9.4.40

Forts skrivelse 16.5.40

1) Kapteinen,eller hans stedfortreter,må man til enhver tid kunde få fatt i, enten han befinder sig ombord eller iland.Hvis han befinder sig/bor iland,må han opgi hvilket telefonnummer han kan finnes på . Dette telefonnummer ,tillikemed adresse,må opgis undertegnede.
2) Kapteinen,eller hans stedfortreter, må sörge for at der til enhver tid er vakt ombord,tillstekkelig stir til å trygge skibets sikkerhet.
3) Under forutsetning av at 1) og 2) nöie opfylges,tillates resten av det ombordvaerende mandskap landslov i den utstrekning sim skibets sikkerhet möjliggjör dette.
4) Kapteinen, eller hans stedfortreter, må sörge for at sjefen for det ombordvaerende Tyske vaktkommando til enhver tid får opgave over hvilke folk der befinder sig ombord.
5) Kaptenien, eller hans stedfortreter, må sörje for at sjefen for det ombordvaerende Tyske vaktkommando får meddelelse om hvilke folk han har gitt tillatelse til å gå iland.Kaptenine, eller hans stedfortreter, må sörje for at disse folk melder sig hos Vaktkommandoen når de går iland, og også melder sig hos vaktkommandoen nåd de kommer ombord igjen efter avsluttet landlov.

Jag tör be om deres bekreftelse på mottagelsen av disse instruksjoner fra Kommandanten for See-verteidigung.Bekraeftelsen stilles til mig,adresse Det Bergenske Dampskibselskab.

Erbördigst
Ths. S.Falck s:r.

Kungl.Svenska Konsulatet
Bergen

Bergen den 3 juni 1940

Til Hafenüberwachungsstelle
Hersteds.

D/S Indus.

Kapteinen på ovennevnte skib meddelser at han av de haervaeende Tyske myndigheter har motatt fölgende meddelelse,daterat 28 maj 1940?
"Der Schwed. Dampfer Indus wird auf grund der Deutschen Prisenordnung für die Deutsche Reich beschlagnahmt."
Det kunglige Svenske Konsulat tillater sig hermed å protestere mot denne beslagleggelse,som i all fall for skibets vedkommende må anses urettsmess
Da skibet tillhörer en nöitral stat,må man på vegne av rederiet kreve folkerettens priserettsregler etterfulgt,hvorefter et skib först kan erklares som prise når en dertil kompetent priseretts avgjörelse foreligger
Intil dette skjer,baerer den Tyske stat ansvaret for skibets videre skjebne, og holdes herved ansvarlig for ethvert tap og enhver skade som måtte

INDUS 9.4.40

opstå o forbindelse med beslagleggelsen. Aerbördigst
Kungl.Sv. Konsulatet i Bergen
Haakon Ameln.

Bergen 4 juni 1940

Hiermit wird bestätigt,dass der Dampfer Indus ordnungsgemäss übergeben wurde.

L.Wernås
Kapitän,Indus.

Graser
Leutn. zur See u. Prisenoffizier

PROMEMORIA Karlstad 13.6.40

(Till SKN från O.F.Ahlmark & Co Eftr. AB i Karlstad)

Indus ankom till Bergen den 4.4.40 kl 11.45.Konvojen, som fartyget väntades medfölja,skulle avgått på 9.4 på kvällen. Den 9.4 kl 02 besattes Bergen av tyska trupper och hamnen spärrades av tyska krigsfartyg. Det sista fartyget som lämnade Bergens hamn före ockupationen var norska passagerarfartyget "Stella Polaris-" Genom sevsnka konsulatet erhöll befh den 9.4 på f.m meddelande att fartyget ej fick avgå förrän närmare order erhölls. Samma order fingo även de övriga svenska fartygen i Bergen. Inga handelsfartyg av någon nation utlöpte från hamnen förrän svenska ms Monark med tyskt prismanskap ombord avgick tillsammans med 2 danska fartyg. Monark torpederades härvid. De svenska fartyg som lågo ballastade samt med last till neutrala länder fingo efter en tid återvända till Sverige. På grund av engelsmännens oavbrutna bombardemang av hamnen blev Indus förhalat till en säkrare ankringsplats i Puddefjorden den 17 maj. Besättningen blev på grund av de ofta förekommande flyganfallen inhyst iland i en skola under tiden 10- 19.4. Efter denna tid beordrades besättningen att gå ombord på fartyget och 4 man blevo tilldelade vakttjänst. Inget anmärkningsvärt inträffade förrän den 15 maj då Tyskt prismanskap bestående av en underofficer samt 8 marinsoldater embarkerade. Besättningen blev då nekad att gå iland,och först ett par dagar efter befälhavavarens framställning till den Tyske överbäfälhavaren ,fick besättningen åter tillåtelse att gå iland. Den 28 maj blev fartyget enligt skriftligt meddelande från den Tyske hamnkaptenen beslagtaget. Den 3 juni kom Tysk besättning ombord för att föra fartyget till Tyskland, Den 5 juni avmönstrade kapten Wernås och damma dag på kvällen avgick fartyget. Den övriga besättningen hade förut avmönstrat och rest hem till Sverige med undantag av 2e styrman Lange,som stannade i Norge.

=====================

INDUS 9.4.40

Chiffertelegram till beskickninegn i London från UD 15.4.40

Är det känt ss Indus beräknad avgå konvoj Bergen-Hull styckegods den 8 eller 9 april = Ministry Foreign affairs

---

UD R-590 UD:s utgifter i Norge

Konsulatet i Bergen lagt ut 5643:09 för proviant,kontanter,biljetter, hotellrum på Hospitset,Rosenkrantz och Bristol för Indus besättning, därav 800:- kontant till befh Wernås
Konsulatet i Oslo lagt ut 415:35 Norska kr för 10 man inkl befh,1e styrma de två maskinisterna,kock ,stuert etc

---

SKNEIII vol 177 Kaskoassurans

SKN 28.9.40 utbetalat 225.000 kr till rederiet för totalförlust = 60 %

SKN 11.12.40 utbetalat resterande 150.000 kr t. rederiet.

Brev 23.5.40 från rederiet till UD:s Handelsavd.

ss Indus

1e maskinisten o ovannämnda ångare,John Törnkvist, som på grund av sjukdom erhållit tysk tillåtelse att avmönstra i Bergen,anlände igår till Göteborg efter att ha lämnat Bergen med båt till Oslo den 16 maj.
Han meddelar att tyskt prismanskap sattes ombord i Indus,och så vitt han vet,även alla andra svenska båtar i Bergen Pingstdagen den 12 maj och att fartygen sedan efter hand måste avgå till Tysk hamn. Enligt uppgift erhåtter befäl och manskap ombord i båtarna besked om avgången från de Tyska myndigheterna någon timme i förväg,varvid de avfordras besked huruvida de önska medfölja eller gå iland. Samtidigt med maskinist Törnkvist anlände ungefär 80 man från svenska fartyg son avgått till Tysk hamn med Tyskt prismanskap ombord.

Brev 10.6.40 Ahlmark till SKN.

1e styrman Lehrman i ss Indus,som avmönstrat i förra veckan,besökte oss idag på kontoret och meddelar att Tyska myndigheter i Bergen den 31 maj företett en skrivelse ombord i Indus enligt vilken fartyget beslagtogs av dem. Kaptenen och övrig besättning ha sedermera också avmönstrat och vänta vi kapten Wernås hit imorgon

---

SKNEVII 71 PRISENHOF

10.7.40 förklarades i kungörelse i "Deutscher Reichsanzeiger" i Hamburg prisrättsförfarandet mot Indus inlett med frist på 2 månader för berörda parter att inkomma med besvär och skadeståndskrav . (Se kungörelsen sid 8)

Den 5.12.40 förklarade Prisenhof Indus beslagtagen med last och allt och samtidigt konfiskerades Dahlia,Brita,Edda och Balticia.

INDUS 9.4.40

ÖFFENTLICHE BEKANNTMACHUNG.
DER PRISENHOF HAMBURG
GIBT BEKANNT:

Der Schwedische Dampfer "Indus", 729 Br.Reg.T.,Untersceidungssignal :S E Y M , Heimathafen Karlstad. Eigentümer:O.F.Ahlmark & Co.Eftre AB i Karlstad, ist auf Reise von Kristinehamn und Skoghall nach Hull mit einer Ladung Stückgut (Papier,Stahl,Eisen usw.) in ausübung des Prisenrechts aufgebracht und eingebracht worden.

Wegen des Dampfers und der gesamte Ladung ist das Prisengerichtliche Verfahren eingeleitet worden..

Hiermit werden die Beteiligten bei Vermeidung ihres Ausschlusses vom Verfahren aufgefordert,

innerhalb eines Monats

etwaige Anträge auf Freigabe oder Entschädigung beim Prisenhof Hamburg,Oberlandesgerichtsgebäude,Sievekingplats 2, einzureichen.Solche Anträge müssen begründet sein, die Angabe der Beweismittel enthalten, und von einem mit Schriftlicher Vollmacht versehenen, bei einem Deutschen Gericht zugelassenen Anwalt unterzeichnet sein.

Hamburg, den 10 Juli 1940.

Der Präsident des Prisenhofs
Dr Rothenberger.

Oberprisenhof

22.8.41 ingav Rechtsanwalt dr Naumann sin besvärsskrift till Oberprisenhof i Berlin ,som fortsatte att behandla fallet resten av kriget.
25.11.41 och 6.2.42 ingav dr Naumann nya besvärsskrivelser med inlagor till Oberprisenhof men ärendet blev inte slutfört före den 9 maj 1945.
I januari 1945 begärde der Reichskommissar bei dem Oberprisenhof i det i ruiner liggande Berlin svar genom dr Naumann och Max Doflein på frågor om hurIndus resa förlöpt fram till den 9.4.40,om fartyget där tänkt ansluta sig till engelsk konvoj och vilka instruktioner befh i så fall fått från sitt rederi.

Fartygets öde okänt

22.6.1951 skrev SKN till KK fartygsregistret att SKN ej kände till Indus senare öde efter beslagläggandet 1940.

Historik Egna noterngar

Lastångare på 729 brton byggd 1921 vid Bergsunds Mek.Verkstad i Stockholm av stål. L.58,7 B. 9,3 Tillhörig O.F.Ahlmark & Co.Eftr.AB i Karlstad.

INDUS 9.4.40

Sjösatt i april 1921 som den sista större ångare som byggdes vid detta var Nybyggnadspris 1.313.800 kr. 500 ihkr. En föregångare till Ferm och Fryken med maskin akter,back, 2 stora luckor,3 master med 4 bommar.Hon byggdes för red AB Stjärnan i Karlstad som senare gick upp i Ahlmark (Bror petters 13.11.39 på resa Spesshult,Vänern- Delzijl med 320 stds trävaror från Bill eruds i Säffle kvarhölls Indus i Holtenau av tyskarna trots att alla pappe var klara att det rörde sig om en last till ett annat neutralt land.Tyskarna krävde ett cerifikat från Holländska Handelsdepartementet på lasten. den 22.11 beordrades Indus till Hamburg och fick först på e.m 16.12 avgå sedan Hollands regering ställt garanti. - Fartygets öde efter konfiskeringen 1940 är oklart. i Schwadtkes "Deutschlands Handelsschiffe 1939.45 " Finns inte fartyget upptaget trots uppgifter att Indus skulle gått som "Metz" för Lehr & Co i Hamburg. Kjell A.Axelsson skrev 1979 i Båtologen att Metz sänktes den 29.9.41 på lat N.52 22′- long O.5 23′, en position i närheten av Hook van Holland. Enligt Osterman i samma tidskrift sänktes Metz den 20.8.41 "utanför Vlaardingen."

KARE 9.4.40

FAST I LARVIK 9.4 - BEORDRAD TILL OSLO 23.4 med PRISMANSKAP - I BESLAG.

Rapport

Avgick Halmstad sön 7.4.40 destinerad till Hull via Bergen för konvoj. Rumslast av 1021½ ton smör,fläsk,massa papper samt 49 stds trävaror. 20 ombv. Beslagtaget av de Tyska myndigheterna med last och allt inklusive skeppspappren.

Utdrag ur kladd till Skeppsdagboken.

Sön 7.4 kl 05.30 avgått Halmstad med lots ombord. Lotsbyte vid Vinga 15.1
Lotsbyte vid Hållö 19.15 .Ankrat utanför Hållö 20.25.

Mån 8.4 kl 05.10 lättat och fortsatt. Lostbyte vid Hellsö 09.55, den norsk lotsen började tjänstgöra.Prejats av ett norskt vaktfartyg 10.45. Kl 12 passerat Faerder om BB, distans 3/4'. Kl 13.10 observerades en större tankångare c:a 3-4' föröver i vår kursriktning liggande stilla med livbåtstaljorna (se sid ly.) hängande längs sidan och ett stycke från densamma en ubåt Några minuter senare iakttogs även 4 livbåtar på väg mot land. Ubåten öppnade kl 13.15 artillerield mot tankångaren och kl 13.20 sprängdes ångaren av en torped och sjönk fullständigt. Nationaliteten på vare si ubåten eller ångaren kunde ej konstateras. På grund av vad som hörts på radion kl 12.30 om engelsmännens mineringar av norskt territorialvatten och då det fanns skäl att förmoda att det var en tysk ubåt som sänkte ovannämnda fartyg trots dess närhet till land, c:a 2' SO Svenner fyr,beslöts att omedelbart inlöpa till Larvik för att avvakta händelsernas utveckling. Beslutet fattades även för att undvika att dela tankångarens öde och för att erhålla vidare underrättelser. Ankrat 14. på Larviks redd .Befh varit i telefonkontakt med rederiet som beordra fartyget att kvarligga i Larvik tills vidare.

Tis 9.4 Befh förgäves försökt komma i telefonförbindelse med rederiet uta att lyckas. Alla telegraf- och telefonförbindelser brutna.Livlig flyg aktivitet. Tyskarna invaderar Norge.

Tors 11.4 Något anmärkningsvärt ej inträffat förrän vid 23-tiden då kraft og skottlossning,lysbomber och strålkastarsken iakttogs utanför fjord mynningen .

Lör 13.4 Lättmatros F.Olsson olovligen borta från tjänsten kl 06.30-12 i natt. Tyska trupper kommit till Larvik.

Mån 15.4 Lättmatros Olsson återigen avvikit från tjänsten och inte återvänt förrän tisdag eftermiddag då han blev tillsagd att gå och lägga sig men trots detta gick han åter iland.

Ons 17.4 omkring kl 06 företog en flygare av okänd nationalitet bombfällning mot fartyget.Bomberna föll 10-15 meter för om fartyget och en kraftig detonation och en våldsam vattenkaskad uppstod. Ingen skada

KARE 9.4.40

åstadkoms ombord men hela besättningen krävde nu att få gå iland. På f.m lämnade besättningen fartyget sedan inkvartering ordnats iland. De sista befälspersonerna lämnade fartyget vid 16-tiden eftersom tryggheten iland under för handen varande omständigheter ansågs större.

Tors 18.4 Befälet återvänt ombord på förmiddagen. Befh erhållit order att förhala in till kaj för lossning av fläsk och smör i lasten. Erhållit hamnlots kl 16.45, lättat ankar och gått in till kajen och förtöjt kl 18, på anvisad plats, med STB ankare och 65 famnar kätting ute och gräskablarna på wirarna för och akter. Efter förtöjningen kom mäklaren, konsul Höeg och den tyske kommendanten ombord och det framkom att något definitivt beslut om lossning ännu ej träffats.

Fre 19.4 Befh avrest till Oslo för att konferera med svenske ministern därstädes, beträffande möjligheterna för hemtransport av besättningen som önskat entledigande från fartyget till följd av det inträffade politiska tillståndet och risker för att senare icke kunna erhålla förbindelser med hemlandet. Tyska soldater börjat föra iland kollin med smör och fläsk för vilka de endast lämnat vanliga kvittenser. Något skriftligt bevis på äganderätt eller dylikt har icke företetts och muntliga protester mot förfarandet har varit utan verkan.

Lör 20.4 Tyska militärer under ledning av underofficerere fortsatt med att föra iland fläsk och smör från lasten ävensom en del fat med oxtunga. Besättningen utfört en del underhålls- och rengörinsgarbeten. Under dagen anlände en officer och 3 underbefäl till fartyget och delgåvo befh en skrift vari förklarades att hela lasten beslagtagits av de Tyska myndigheterna och att fartyget vid senare angiven tidpunkt med prisbesättning ombord skulle avgå till Oslo för lossning av lasten.

Sön 21.4 på e.m anlände åter enofficer med 3 underbefäl och talade om avgång vid senare tidpunkt till Oslo med prismanskap ombord.

Mån 22.4 Däckebesättningen, med undantag av jungmännen Persson och Friis, varit mer eller mindre berusade. Eldare Heitsch och lättmatros Olsson uppträtt bråkigt och störande och lättmatros Jacobsson vägrat utföra av 2e styrman givna order. Vid 14-tdien överföll Heitsch mässuppassre Ekroth med slag, och då stuert skulle gå emellan och avvärja bråket överfölls även han av Heitsch. Lättmatros Olsson, som kommit till platsen, började även han misshandla Stuert Petterson med slag och sparkar mot magen. Vid 16-tiden höll befh förhör i salongen med bråkmakarna med 1e styrman och lättmatros Persson som godemän. Heitsch förklarade att han inte kunde minnas att han misshandlat någon. 2e styrman och kokerskan sett Heitsch slå mässuppassaren och 2e styrman sett misshandeln av stuert. Olsson förnekat att han sparkat stuert men väl slagit honom på annat sätt. Heitsch och Olsson avskedades utan vidare

KARE 9.4.40

från tjänsten och lättmatros Jacobsson avskedades för ohörsamhet i tjänste mot befälet.Jacobsson förklarade att aldrig nånsin skulle åtlyda 2e styrman Rosenhalls befallningar.Därefter avmönstrades de 3.Lättmatros Olsson skrev under på sjömansrullan medan de andra två vägrade att göra det. Samtliga omhändertogs av polisen för avhysning till Sverige.Befh fick deponer 300 kronor för hemresans säkrande.Svenske konsuln omhänderhade avmönstrinen.

Tis 23.4 kl 04.20 avgått från Larvik med lots ombord och tysk prisbesättni Kl 05.33 syd Mellanskär passerades en drivande mina. Kl 13.30 anlänt til Oslo och förtöjt å anvisad plats. Lossningen av smör och fläsk börjat omedelbart. En högre officer från Tyska besättningen i Oslo varit ombord och tagit samtliga skeppsdokument med sig iland. Skeppsdagboken,mätbrev, nationalitetscertifikat och samtliga lastkonossement.En förteckning över alltsammans lämnades med erkännande om mottagandet av detsamma. Prismanskapet håller vakt i fartyget.

Ons 24.4 Fortsatt lossning av fläsk och smör, Befh och 1e styrman varit ila till svenska legationen,men något ingripande från legationens sida kan inte ifrågasättas förrän de Tyska myndigheterna förklarat även fartyget beslag. Efter åtskilliga timmars väntan lyckades befh kl 17.20 återfå skeppsdagboken för att kunna göra vederbörligt utdrag och samtidigt erhöll han en skrivelse vari fartyget förklarades vara beslagtaget efterso lasten till mer än 50% bstod av krigskontraband. Ett nytt besök på legationenmåst uppskjutas till följd av den långt framskridna tiden.

Tors 25.4 från kl 07 fortsatt lossning.Befh och 1e styrman ånyo besökt den svenske ministern som lät ta avskrift av beslagskrivelsen. Ministern satte sig sedan i förbindelse med UD i Stockholm beträffande besättninge frigivning och hemsändning. Ministern lovat göra en särskild framställni till den högsta militära ledningen i Oslo.En sådan framställning gjorts under dagenmen ännu icke lett till något resultat.

Fre 26.4 Från kl 07 fortsatt lossning av fläsk och smör. Befhoch 1e styrma ånyo besökt svenske ministern för att få hjälp men utan resultat .

Lör 27.4 Slutlossat fläsk och smör kl 07- 10.30. Vid middagstid gjorde befh och 1e styrman åter ett besök hos svenske ministern för att om möjligt erhålla önskat besked men fick ingenting nytt veta. Kl 15.30 erhöll bef order från tyska myndigheter att fartyget skulle avgå från kajen kl 19 för att ankra upp någonstans i Oslofjorden och att påföljande dag avgå till Lübeck. 1e styrman,matros Fällman och smörjare Lundin gjort ett sista försök hos ministern att få besättningen frigjord kl 17 men fick endast veta att order hade ingått till legationen beträffande fartygets avgång. Samtidigt överlämnades ett ex av utdrag ur skeppsdagboken omfattande tiden 7-25-4.40 jämte befälhavarens redovisning för mars månac

KARE 9.4.40

att om möjligt postas till rederiet. På grund av lotsens försening avgick Kare först kl 2015 från kajen. Medan fartyget ännu befann sig under svängningsmanöver anlände en polisbåt långs sidan med svenske ministern ombord. Han hade något tidigare erhållit meddelande från Tyska legationen att om besättningen ansåg det betänkligt att medfölja fartyget till Tyskland, den i så fall skulle få rätt att lämna fartyget och få resa hem till Sverige. Fartygets avgång stoppades tills vidare och det uppankrades på redden några 100 meter från kajen. Befh erhöll order att kl 10 söndag f.m infinna sig på legationen för vidare besked. Prisbesättningen hissat den Tyska flaggan på Kare. STB ankare + 45 famnar. En mans vakt för natten.

Sön 28.4 Befh och 1e styrman gemensamt besökt legationen och haft samtal med attachén som satte sig i förbindelse med Tyska myndigheter om besättningens frigivande. Han fick besked om att tills vidare fick ingen lämna fartyget. Då befh och 1e styrman vid 15-tiden kom ombord, anlände samtidigt ett tyskt marinfartyg av trålartyp som genom anrop i megafon beordrade prismanskapet att åter hala ner den Tyska flaggan på Kare, vilket också omedelbart verkställdes. 30 minuter senare anlände en Tysk officer till fartygssidan, kom ombord och talte med befh och bestämde att sammanträffande på Hafenüberwachunsstelle kl 12 den 29.4.

Mån 29.4 Befh och 1e styrman åter besökt svenska legationen och därefter hamnkontoret och hamnkommendanten, varvid erhölls tillstånd för samtliga ombordvarande att lämna fartyget, undantagandes befh som skall medfölja till Tyskland. Kl 18.30 verkställdes avmönstring på svenska konsulatet. Under tiden hade tillstånd för gruppresa med pass ordnats av legationen med avresa kl 08.15 den 30.4.

Tis 30.4 Kl 08.15 hela besättningen, utom befh, under 1e styrmans ledning avrest från Oslo till Göteborg med tåg. Vid 17-tiden anlände Tysk besättning med befäl ombord vilka övertog fartygets handhavande. Befh kvar ombord för att försöka bevaka rederiets intressen. Kl 01-02 på natten stark bombfällning från engelska plan i närheten av fartyget. Ingen ombord skadats, ej heller fartyget.

Ons 1.5 befh varit iland och telefonerat med legationen sominte kunde lämna några uppgifter om fortsatt förfarande. Fartyget av tyskarna beordrats tills vidare kvarligga på redden, fullständigt till tyskarnas förfogande. Natten till 2.5 stark engelsk bombplansaktivitet med bombfällning i fartygets närhet. Befh ombord bevittnat skådespelet. Ingen skada å fartyget.

Tors 2.5 Med prisbesättning ombord legat på Oslo redd. Allt som utföres ombord och iland utföres på order av prisbefälet. Vakthållningen sköts av prismanskapet. Omöjligt att avsända telegram eller att telefonera till rederiet. På natten ånyo bombfällning av engelska bombplan. Bombskärvor funna ombord på däck.

forts

KARE 9.4.40

Fre 3.5 Till ankars på Oslo redd i väntan på avgångsorder. Bombfällning på natten mellan 23.30 och kl 01.Ingen skada rapporterats. Befh varit i kontakt med olika myndigheter och fått besked att kvarligga.Befh ombord .Prismanskap på vakt.

Lör 4.5 till ankars som igår. På natten mellan kl 00.30 och 02 stark bombfällning från engelska bombplan. Befh ombord på natten. Ingen skada på fartyget. Prismanskap på vakt.

Sön 5.5 till ankars i väntan på order. Befh varit iland och talat med legationen. Kl 17.30 anlände en högre officer ombord som bestämde fartyge avgång till kl 04 imorgon.Fartyget skall gå i konvoj, antagligen till Kiel.Natten förlöpte utan bombfällning. Prisbesättningen skött fartygets handhavande.

Mån 6.5 kl 04 kl 04 lättat ankar och avgått i konvoj från Oslo redd. Måst ankra kl 09.30 på grund av fel på kondensorn.Felet avhjälpt 11.50. Lättat ankar kl 12 och fortsatt under konvoj.

Tis 7.5 Resan fortsattes under prisbefälets ledning, och under komvoj genor minfälten i Stora Bält. Ankrat 22.45 på grund av mörkret i Stora Bä

Ons 8.5 Lättat ankar 04 och fortsatt mot Kiel. 04.30 kom tjocka. Fortsatt med sakta fart till kl 08 då ankrat vid Kiels fyrskepp. Tjocka hela dagen till kl 15 då den lättade. Kl 17 på order lättat ankar men 17.30 fått order att ankra igen. Kl 20.15 beordrats skifta ankarplat: Ankrat igen kl 21.Prisbesättningen på vakt.

Tors 9.5 fortfarande till ankars.Lättat ankar kl 16 med lots ombord och ytterligare mera Tyskt befäl på bryggan samt ingått i Holtenau sluss kl 16.30. Kl 17 avgått från slussen genom kanalen.Lots och styrman genom kanalen.

Fre 10.5 Kl 05.40 in i slussen vid Brunsbüttel och ut ur den kl 06.17. Sedermera styrt i Elbe u. lots ledning och anlänt till Hamburg 12.15. Tyska officerare lagt beslag på fartygets alla handlingar, maskin-& skeppsdagbok, manifest, konossement etc Befh begärt få besöka svenska konsulatet men begäran avslagits. Kl 17.35 infann sig ombord en office som för dagen förvägrade all förbindelse med land. Han lovade på befh önskan att återkomma följande dag. Prismanskapet på vakt u. natten.

Lör 11.5 Högre befäl infunnit sig ombord kl 10 f.m och utfrågat mig om resans förlopp.Jag hänvisade till skeppsdagboken som de tyska myndigheter beslagtagit. Fick lämna upplysningar i den mån jag kunde erinra mig. Undertecknat förhörssammandraget utan garanti.Jag hänvisade till vad som skrivet var i skeppsdagboken. På e.m varit iland och per telefon talat med svenske konsuln som för dagen ingenting kunde uträtta. Jag ombads återkomma efter Pingsten.

Sön 12.5 Pingstdagen. Inget att rapportera. Prismanskapet på vakt.

KARE 9.4.40

Mån 13.5 Pingsthelg. Annandagen. Inget att rapportera.

Tis 14.5 Befh varit iland och samtalat med svenske generalkonsuln Stridbeck om ytterligare förfarande av fartyg och last. Inga meddelanden kunde lämnas, då, som han sade, fartygets öde tills vidare låg i de Tyska myndigheternas händer. På e.m gick hela prisbesättningen iland och endast en vaktman lämnats ombord. Befh ombord för natten.

Ons 15.5 Fått tillstånd att besöka konsulatet och talat med generalkonsuln men ingenting finns att göra. Av hamnmyndigheterna beordrats stanna ombord tills vidare. Befh ombord för natten. Ingen mathållning

Tors 16.5 Befh kl 08 avhämtats i en motorbarkass för att inställa sig hos Admiral der Kriegsmarine Dienststelle, Harvesterhudeweg 3-5, Hamburg 13. Kl 09 inledde Krigskommissarien ett ingående förhör med mig om vad som hänt den 7.4 och fram till nu. Jag hänvisade till skeppsdagboken som genom tolk till ytterligare visso förklarades. Efter detta ingående förhör besökte jag generlakonsulatet för att få betryggande hjälp, men ingenting kunde där uträttas. Har ännu ingen aning om hur utveckligen kommer att bli. Fått besked att imorgon inställa mig hos ovan nämnda myndigheter ävensom hos generalkonsuln för vidare besked. Fartyget bevakas av 2 soldater och en vaktman. Någon mathållning ombord omöjlig. Nödsakad att försöka få något till livs iland.

Fre 17.5 Varit ilandför att försöka komma i förbindelse med de myndigheter som handhava fartygets tillgodoseende. Per telefon samtalat med sv. generalkonsulatet men inga upplysningar kunde lämnas därifrån. Alltså efter dagens ansträngningar var resultatet negativt. Kvarligger under vakt av 2 soldater och en vaktman. Ingen mathållning ombord, varav följer att jag efter bästa förmåga får försöka få mat iland. Alla nycklar till proviantförrådet är mig fråntagna, varav följer att kvarvarande proviant ligger till tyskarnas förfogande. Jag försöker att i möjligaste mån handla till rederiets bästa. Omkring kl 16 infann sig ombord marinbefäl som tilldelade mig ett pass för ytterligare 48 timmar. Pass utlämnas ej för längre tid än 48 timmar. Obs. Alla fartygets papper och handlingar äro mig fråntagna.

Natten 17-18.5 Stark aktivitet från engelska flygare mellan kl 24 och 03. Av vad som antydes torde ingen skada ha uppstått. Fartyget välbehållet

Lör 18.5 kl 11 f.m besökt generalkonsulatet men inte fått något besked om hur förfara. Fått order att fortsätta vara ombord. Inget hemresetillstånd kommit mig tillhanda. Skall på måndagen ytterrligare försöka få utresetillstånd från Tyskland. Svårigheterna äro stora men dock ej tills vidare oövervinneliga. Jag ber vördsamt om en ynnest att per telefon meddela min fru om läget och att ingen fara t.v är synlig. Telefon 32 12 67 i Stockholm.

KARE 9.4.40

Sön 19.5 kl 00.30-01.30 engelska bombplan över hamnen.Ett flertal bomber fälldes på olika platser.Om någon skada uppstått är mig icke bekant Hållit vakt ombord i vanlig ordning. Befh ensam ombord för natten. Ingen mathållning ombord.

Mån 20.5 Besökt generalkonsulatet.Telegram kommit dit från rederiet att att snarast möjligt resa hem till Sverige men detta låter sig ej gör: Enligt attachén på legationentorde det dröja ytterligare 5-6 dagar innan min hemresa kan bestämmas. Jag har för den hjälp jag här behöv engagerat firman H.M.Gehrckens i Hamburg,men som jag förklarade för firman, ej som mäklare utan endast som stöd åt migoch rederiet i den mån det behövdes. Under förhoppning att jag handlat rätt tecknar med utmärkt högaktning Harald Kjerrgren.

Tis 21.5 omkring kl 11 f.m besökt svenske generalkonsuln för vidare besked Ingenting att där inhämta. Senare besökt Prisenhof och Reichskommissarien beim Prisenhof Hamburg. Den senaste skrivelsen, daterad 21.5. 1940, meddelar att fartyg och last beslagtagits jämte inventarier. Vid ett senare besök och samtal med generalkonsulatet fick jag besked attingenting var att göra.Angående hemresan skulle myndigheterna sedermera ordna denna. Det kan gå på 2 dagar, det kan också ta en vecka.Detta svar fick jag. Jag är t.v nödsakad intaga mina måltider iland,med bröd-fläsk- och smörkort jag tilldelats av de tyska myndigheterna. Jag avvaktar t.v händelsernas utveckling och order från mit bolag som jag tjänar samt tecknar med utmärt högaktning

Ons 22.5 Jag har under dagen samtalat per telefon med olika myndigheter. Enda besked jag kunnat erhålla är att avvakta vidare order.

Tors 23.5 Har besökt generalkonsulatet.Ingenting där att inhämta. Sedermera varit hos andra myndigheter för att få besked om min hemresa. För dagen ingenting att inhämta.Är tils vidare nödsakad att ligga ombord samt att intaga mina måltider med eller utan kort.Prismanskap ombord. Ingenting vidare att anföra.

Fre 24.5 har under större delen av dagen varit i kontakt med olika myndigheter men ej kommit till något resultat.Har begärt att få resa hem till Stockholm,vilken begäran t.v ej kunde tillåtas. Avvaktar således morgondagens händelser. Kl 17.30 fått besök av en del personer fråm Prisenhof och Reichskommissarien beim Prisenhof som meddelade mig att min av: avresa härifrån tills vidare var avhängig av omständigheterna. Fortfarande i samma obestämda situation. Något pass för avresa till Sverige ej kommit mig tillhanda.

Lör 25.5 besökt generalkonsulatet men för dagen ingenting att uträtta. Prismanskapet på vakt. Proviantförrådet låst.

Sön 26.5 Ingenting att uträtta.Fortfarande på samma ståndpunkt. Prismanskap på vakt. Beväpnad vakt vid landgången.

KARE 9.4.40

Mån 27.5 Besökt olika institutioner.Inget resultat.Ej heller något utresetillstånd från de tyska myndigheterna. Tvingad att stanna ombord . Kl 15.45- 16.30 flyglarm .Ingen skada,enligt uppgift. Ringt svenska generalkonsulatet men resultatet negativt. Avvaktar närmare order. Prismanskap 2 man och en vaktman ombord.Ingen mathållning ombord.

Tis 28.5 Kl 00.45-02.40 flygalarm med anledning av engelska flygplans ankomst över staden och hamnen. Ingen skada å fartyg eller annat i hamnen förefintligt, uppgives. Besökt olika institutioner för erhållande av utresetillstånd från Hamburg till Sverige.Ingenting för dagen att inhämta då saken tills vidare behandlas i Berlin. Är därför nödsakad att stanna ombord i väntan på vidare besked. Ingen mathållning eller passning ombord.

Ons 29.5 under dagen varit på besök hos lika myndigheter för erhållande av ev upplysningar om ytterligare förfaranden. Enda besked som kunde lämnas var att invänta vidare order från Berlin. Natten lugn utan bombanfall.

Tors 30.5 under dagen besökt sv. generalkonsulatet med flera institutioner. Ingenting nytt att inhämta angående min hemresa, ingenting nytt. Väntar på pass och utresetillstånd från Berlin. På natten mellan kl 01.15 och till kl 03.00 flyalarm och besök av engelska bombplan. Bomber fälldes på olika ställen men någon skada av större betydelse har ej inrapporterats. Allt väl ombord.

Fre 31.5 Dagen lugn.Besökt olika institutioner.För dagen inget nytt att anföra. Natten lugn utan bombanfall.

Lör 1.6 under dagen ingenting nytt att anföra,Min ansökan om pass och utresetillstånd ligger fortfarande i Berlin under behandling. Under påföljande natt kl 01-03 flyglarm men de engelska flygarna enligt inhämtade uppgifter ej åstadkommit någon skada.

(Här slutar befh anteckningar. Av rederiets generalräkning framgår att han sön 8.6 avreste till Trelleborg och vidare till Stockholm ,där han den 17.6 avgav sjöförklaring)

Crew list SK vol 89

Befh Karl Harald Kjerrgren, Dalagatan 27,Stockholm, 6.1.83
1e styrman Frank Bengtsson, 15.4.92
2e styrman Tage Emil Folke Rosenhall, 16.4.05
1e maskinist Axel Ivar Gustafsson, 6.3.82
2e maskinist Johan Harald Löke , 19.10.99
Stuert Johan Valfrid Pettersson, 17.2.88
Kokserska Anna Elvira Norström, 13.10.81
mässuppassare Bror Tage Ekroth, 15.7.20

forts

KARE 9.4.40

Forts crew list

Matros Axel Ferdinand Fällman, 22.12.00
Matros Nils Roland Lange, 8.6.03
Lättmatros Gösta Jacobsson, 7.11.12
Lättmatros Folke Albert Verner Olsson, 6.1.17.
Jungman Stig Erik Persson, 9.10.18
Jungman Kjell Axel Friis, 30.9.21
Smörjare Edvin Gottfrid Lundin, 29.4.99
Eldare Ernst Wilhelm Heitsch, 17.4.09
Eldare Sven Åke Petterson, 9.6.17
Eldare Gösta Anton Ekblad, 30.7.06
Lämpare Hans Valdemar Persson, 27.1.87
Maskinelev John Axel Rudolf Larsson, 1.8.23

Sjöförklaring i Stockholm 17.6.40 kl 11

Krigsförsäkrad i SKN för 500.000:- kasko.
Advokat Folke Lindahl för rederiet.
Jur.kand Jan-otto Modig för SKN.
Sakkunniga Otto Dahlquist och Ernst Perno:
1) Var svenska flaggan hissad och hade fartyget fullt synliga neutralitets-märken?
2) Av vem fick befh order att den 18.4 förhala till kaj för lossning?

Befh Kjerrgren: Fått order 18.4 av de Tyska myndigheterna att förhala till kaj för lossning. De skeppspapper som en tysk officer 23.4 lade beslag på återfick befh senare men de beslagtogs definitivt vid ankomsten till Hamburg. Befh varit tvungen följa med till Tyskland. Den svenska flaggan had varit hissad tills Kare anlände till Oslo. I Larvik hade visserligen tysk prisbesättning kommit ombord och hissat hakkorsflaggan,men den hade halat ner på befh uppmaning sedan han framhållit att fartyget ännu inte var be-slagtaget.

Stuert Petterson: 18.4 sett den tyske kommendanten i Larvik komma ombord och hört denne ge order om förhalning till kaj för lossning av en del last. Då stuert 23.4 städat i befh hytt hade han sett en tysk officer som mommit ombord och satt sig i besittning av skeppspappren.

Mässuppassare Ekroth: 23.4 sett en tysk officer gå iland från fartyget med en del papper under armen och sedermera hört att det varit skeppspappı

2e maskinisten vitsordat.

Sedan dagbokskladden återställts till befh förklarades förrättningen avslut

---

Egna noteringar

Kares befh upplevde Hamburgs första raid.

Den bombraid som Kares kapten Kjerrgren upplevde natten till 18.5.40 i Hamburg kl 24-03 var den första bombraiden utförd av ett större antal

KARE 9.4.40

bombplan ur Bomber Command som drabbade Hamburg.Tidigare endast varit frågan om enstaka plan. Nu kom ett 30-tal som fällde c:a 80 sprängbomber och 400 stavbrandbomber och genom överraskninsgeffekten kom raiden att få en ovanligt stor verkan fastän planen missade målet som var Blohm & Voss-varvet och istället speed bomberna över ett stort område från St Pauli i Norr till Eissendorf i söder. Merksche-Guano-Werke AG vid Hafenstrasse - ett större industriföretag i Harburg - utbrändes helt och hyreshus och byggnader på de mest skilda ställen fick träffar varvid 34 dödsoffer krävdes och 72 skadades,varav 18 kvinnor och 2 barn. Brittiska krigskabinettet hade 15.5 fattat sitt beslut att inleda ett strategiskt bombkrig mot Tyskland fast resurserna ännu var helt otillräckliga. Vid den följande nattens raid sön 19.5 kl 00.30-01.30 träffades Blohm & Voss av 3 bomber som slog ut varvets elverk och 7 bomber splitterskadade 5 oljecisterner i Harburg. Kapten Kjerrgrens noteringar att inga skador åstadkommits stämmer alltså inte helt.

SKNEIII vol 173

LASTEN

5000 tunnor runmärkt smör -185 ton - till Manchester fr.Sv.Mejeriernas Riksförening

20 fat saltade svintungor -1280 kg- t.Manchester fr.Skånska Andelsslakterierna.

1478 balar bacon -167.458 kg - t.Swedish Bacon Office,London fr. Svenska Exportslakterierna, Malmö

100 buntar saltade kalvskinn (1000 st)- 3814 kg - t. Scriven Bros.London

1 låda maskindelar -120 kg, t. British Northrop Loom,Blackburn från AB Manufaktur,Malmö.

1 låda maskineri, 110 kg, fr.Almquist &Co,Malmö till Lep Transport,Hull.

10 kg tomlådor fr. S.Ljunggren Eftr t. Hunfley & Palmer,London.

8 lådor motordelar till Ford Motor Co i Dagenham,Essex från Ford.

559 balar papp - 67146 kg - fr.Lagamills AB,Jönköping t. Ihlee & Sankey, London

63 balar papper - 10.497 kg -

10 säckar Vicia Villosa - 1000 kg - (Fodervicker)

800 balar sulfitmassa (dry woodpulp) - 101.600 kg - Fr Hylte Bruk AB

1922 rullar omslagspapper - 376.170 kg fr Munksjö AB, Jönköping

10.667 buntar lådbräder =boxboards - 49.082 stds

5 kolli personliga effekter fr. mrs Lillian Treen till James Treen,London

Lastat i Halmstad.

1 väska reseffekter 15 kg till Crosby Agents & Brokers,Hull

Hela lasten till firmor i London /Manchester

Livsmedelspartierna lossades i Larvik, övrig last i Oslo.

================

KARE 9.4.40

Oslo 24.4.40

An den Kapitän des Dampfers Kare.
Z.Zeit Oslo

Die nachprüfung des Schiffspapiere hat ergeben,dass die Ladung ihres Dampfers aus Konterbandegegenstände besteht,die nach England bestimmt sind. Die Ladung wird hiermit beschlagnahmt da die Ladung zu mehr als 50 % aus Konterbandegegenstände besteht,wird das Schiff hiermit als aufgebracht erklärt . Sie erhalten weitere Weisungen von dem Prisen-offizier.

Die Kriegsmarine Dienststelle Oslo
Im auftrage
Dr von Tabovittn
Marine Kriegsgerichtsrat.

Handbrev från envoyen Beck-Friis,Oslo,26.4.40 till Kumlin,UD.

Åberopamde ditt handbrev av 23 ds ang. Kare samt mitt telefinsamtal igår med Söderblom, ber jag att få meddela, att Kare numera förts till Oslo varest smör och fläsklasten lossats. Tyskarna hava till Kares befh förklarat skeppet uppbringat enär över 50% av lasten består av krigskontraband. Man har vidare meddelat befh att fartyget isdag med nuvarande besättning skulle avgå till Tyskland för prisrättsförfarande. Kaptenen och 1e styrman besökte mig igår och anhöll om åtgärders vidtagande för att besättningen skulle få lämna fartyget här och hemresa till Sverige. Besättningen har här full frihet att gå iland,under det att kaptenen fick göra det endast med särskilt tillstånd. I enlighet med instruktioner från Söderblom besökte jag igår afton tyske charge-s´affaires von Neuhaus.Under hela e.m lopp fanns varken han eller någon annan tjänsteman å Tyska beskickningen. Jag hemställde att besättningen omedelbart skulle få lämna fartyget och återvända till Sverige. Han upptog framställningen synnerligen välvilligt och förklarade att man tidigare haft liknande fall,då norrmän, vilka tillhörde besättningen å Brittiska fartyg,bett att få slippa följa med genom minbältena till Tyskland. Han ansåg att ännu större hänsyn borde tagas för Svenskar och lovade att genast på aftonen tala med de Tyska militär - myndigheterna,vilka givetvis hava avgörandet helt i sin hand. Han lovade att personligen göra vad han kunde för att tillmötesgå framställningen.

P.S. Talade nyss med von Neuhaus i telefon .Han hade goda förhoppningar att besättningen skulle slippa resa till Tyskland.

Dito handbrev,Oslo 30.4.40

I anslutning till mitt handbrev den 26 ds ang. Kare,ber jag få meddela att efter mycket besvär besättningen å Kare erhöll tillstånd av avmönstra

KARE . 9.4.40

De hemreste i morse till Sverige med undantag för kaptenen som frivilligt medföljde fartyget till Lübeck. Han var ej själv ohågad att resa och frågade mig till råds, varvid jag tillrådde honom att resa med fartyget. Tyska beskickningen har i denna angelägenhet visat mycket stort tillmötesgående.

Bara en resväska frigiven US H-1352

Den 30.8.40 förklarade sig der Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg beredd att frigiva en resväska destinerad till Hull ,vikt 15 kg,som ingick i lasten,men nedast mot uppvisande av originalkonossement för denna väska. Då originalkonossementet i Hull skulle "med nuvarande postgång från England skulle taga 4-5 månader för att nå Malmö ", lät sig Prisenhof nöja med en kopia och förklarade sig 30.8 berett att släppa från sig väskan förutsatt ett en förbindelse utställdes som fritager Tyska staten från alla anspråk som kunna komma att riktas mot densamma av annan intressent med anledning av väskans utlämnande utan originalkonossement." - Väskan vidare öden framgår ej av pappren.

KASKOASSURANS SKNEIII 239

Sveabolagets generalräkning till SKN för uppehållet i Norge slutade på 37.751:25 då räkningen presenterades 24.8.42.

SKN 30.9.40 till Sveabolaget betalat 300.000 kr för totalförlust
SKN 9.1.41 -"- -"- 100.000 kr -"- .
SKN 27.11.42 -"- -"- 26.750:- för uppehållskostnader.

Joveny 14.1.47 150.000 kr då fartyget återköptes av rederiet.
SKN 20.12.46 till Sten Haeger 6852:72 inkl för Thyra Bratt & Dahlia.
SKN 27.12.46 till Thure Järnack,Tureberg 4871:- för besiktning.

Specifikation

Av generalräkningen framgår att befäl & besättning på Kare 17-18.4.40 p.g av bombanfall var inlogerade iland i Larvik på Hosptits Heiman och på Grand Hotell. Vid besättningens avmönstring i Oslo inkvarterades de på Hotel Norge. Hemresan för besättningen kostade 486:25, kosthåll för tysk prisbesättning 419:-, hemresa 8.6 för befh från Hamburg över Trelleborg-Sassnitz 542:- , krigsriskersättning 15239:49, hyroro 4121:38.

LASTASSURANSEN SKNEVII vol 65

Större delen av lasten var föräkrad i England
SKN betalat 518.161:34 för bacon, svintungor, saltade kalvskinn,800 balar sulfitmassa, 552 balar papp,665 rullar & 76 balar omslagspapper och 1285 rullar kraftpapper och sulfitpapper.

Prisenhof

KARE 9.4.40

PRISENHOF

28.5.41 konfiskerade Prisenhof Hamburg officiellt fartyg och last.
15.12.44 prisdömdes Kare i sista instans av Oberprisenhof, Berlin.

KK vol 89 Skeppsdagbok upphittad 1941

Kungl. Svenska beskickningen i Köpenhamn översände, Köpenhamn 29.4.41 till Kungl. Kommerskollegium "en ångf Kare från Stockholm - reg nr 5976 - tillhörande skeppsdagbok som anträffats vid Oude Fredskov, c:a 1 km söder om Lundeborg havn på Fyen den 19 innevarande månad.". Enligt uppdrag L.de Geer.

(Till detta finns inga som helst kommentarer.Vadan och varthän?)

Eget HISTORIK

Lastångare på 1203 brton byggd 1902 i Helsingör av stål.(Ex Luleå) L 72,7 B. 10.8 Tillhörig Stockholms Red AB Svea (Em.Högberg) i Sthlm 645 ihkr. Sveabolaget inköpte våren 1917 ss Luleå av Hamburg som grundstött och sjunkit vid Bremösundet i dec 1910 och som bärgades av Neptunbolaget 1917 med stora skador och genomgick reparation vid Finnboda varv .Lev som Kare april 1918. - Under tysk flagg 1940- gick Kare som Hela av Danzig , redad av Carl Gahlnbeck Red AG . Den 10.1.46 besiktigades Hela av ing.Sten Haeger liggande rostig och vanskött i bojar i Flensburg med omfattande skador på däck och i rummen, i maskin och på inredningen. Trots att det skulle kosta 365000 kr att reparera fartyget återköptes det av Sveabolaget från War Risks Office i London genom SKN för 150.000 kr.Helas tyske redare, den svenske konsuln i Zoppot, Erik Gahlnbäck, avstod 24.10.47 mot 15000 :- i kontant likvid alla anspråk på fartyget för egen och sina 2 söners räkning. - (SKNEIII 173) Hela hade nr 711 i stället för namn på stäven, var roströd och vanvårdad men kom 15.5.47 till Öresundsvarvet i Landskrona under bogsering och släpades sedan vidare till Finnboda varv i Sthlm där hon ombyggdes för 950.000 kr till ss Monestra som gick på provtur 6.11.48 och då inte hade stort mer än maskinen gemensam med gamla Kare. Hon var avsedd för Red AB Monark (Arnol de Champs) i Sthlm linje från Sverige/Finland till hamnar i Skottland. Hade fått soft nosestäv, modernt rundat däckshus, kraftigare skorsten, med akterluckan ,nr 3, förlängd, ny rigg med fockmast mellan lucka 1 och 2 och en dubbel King-postmast på förkant av akterluckan ävensom en bompåle på denna luckas akterkant. I hus på båtdäck hytter för ~~4x8xpassagerare~~ 8 passagerare (dubbelhytter), befh svit och salon panelad i Kongopalisande med möbler i mahogny.Radiopejling. Senare utrustadmed radar. Fart på full last 9½ knop. Den 7.11.1957 sjänk Monestra i Hanöbukten efter kollision.

vänd

Eget

KARE 9.4.40

Monestras sista resa 1957

På resa Vallvik-Aberdeen med last av 1655 ton pappersmassa hade Monestra tors 7.11.57 kl 07.30 i tät tjocka kommit 15"distansminuter SSW Utklippan. Befh Ove Bölenius,Sthlm. Då en mistsignal hördes föröver på nära håll. 50-60 sekunder senare dök ett mötande fartyg på skärande kurs upp c:a 50 meter om STB.Monestra gav BB-signal,det andra fartyget backsignal men kollisionen var oundviklig. Motliggaren var ms Mönkedamm av Hamburg på 1163 brton på resa till Stockholm med rums-& däckslast av bilar från Lübeck. Mönkedamms isförstärkta fallande stäv skar in 3½ meter i Monestras STB-sida mellan de 2 förluckorna och vatten började forsa in i lastrummet. Med växande STB slagsida började Monestra hastigt sjunka sedan Mönkedamm backat klar. BB livbåt gick ej att sjösätta. De 23 ombv fick bristfälligt klädda och utan ägodelar lämna i STB båt, sist gick befh i båten, som roddes mot Mönkedamm som höll på att sjösätta en båt och låg stilla i tjockan 200 meter bort med 120 pastellfärgade Opel-bilar på däck. 20 minuter efter kollisionen, kl 07.50, då de skeppsbrutna tagits upp av Mönkedamm, gick Monestra ner.Med våldsam STB slagsida och roder och propeller högt upplyft sjönk hon ner med bryggan i vattnet,vred sig sedan ½ varv ,höjde akterskeppet lodrätt och gick dånande och väsande ner i djupet 12 naut.mil i bäring 199° från Utklippans fyr. Tysta och skakade bevittnade befäl och besättning slutet från Mönkedamms brygga och däck. Mönkedamm kom kl 15 den 8.11 till Stockholm och belades där med kvarstad,medan befälet från Monestra vägrade tala med pressen och försvann i bilar tillsammans med ombud för Mälaren. I det skadeståndsmål som i jan 1958 förbereddes vid Stockholms rådhusrätt krävde Monark Line 750.000 kr . Sjötekn.kosnulenten fann att kollisionen varit en typisk radarkollision där båda fartygen gått med för hög fart i blind förlitan på radarn. Monestra gick med endast halva den fart som Mönkedamm höll, men Monestras 1e styrman borde ha kallat upp befh på bryggan i god tid. Hans BB-gir var också felaktig eftersom det andra fartygets läge var obestämt. Utslaget i målet försvann med Mälarens arkiv då det kastade 1962 efter bolagets likvidation.

Eget

Fotnot om 8.4.40

Det tankfartyg som Kare såg torpederas den 8.4.40 (Se sid 11) var Tyska m/t Posidonia som sänktes SO Svenner av H.M.S.Trident. Livbåtarna inbogserades av norska lotsbåten L-65 till Stavern. Kort före denna sänkning hade Tyska ss Rio de Janeiro på väg till Norsk hamn med trupper torpederats av polska ubåten Orzel utanför Justöy. Norska jagaren Odin, en vaktbåt och 3 norska skutor bärgade soldater som avslöjade att de skulle till Bergen. En massa tyskar drunknade.

KJELL BILLNER 9.4.40

FAST I LERVIK 9.4 - FÖRDES TILL HAUGESUND 18.4 - BESLAGTAGET I STAVANGER.

Rapport

Avgick Göteborg lör 6.4.40 destinerad till Ardrossan & Glasgow via Bergen för konvoj. Rumslast av 1500 ton styckegods. På däck 25 fat hartsolja. Djupg F 13′9″ - A 16′10″ 17 ombv.

Journalutdrag

Lör 6.4 kl 05.30 avgått från Göteborg.

Mån 8.4 kl 16 ankrat på Lerviks redd.

Tis 9.4 kl 05.20 hivat upp och fortsatt under lots ledning.På väg mot Bergen observerades att andra fartyg vände vid vaktfartyget och gick tillbaka,och på radionyheterna kl 08 meddelades att Bergen besatts av Tyska trupper och sjöstridskrafter.Befh beslutat vända och återvända till Lervik. Ankrade där kl 11.45.

Tors 11.4 på e.m kom en ttsk motortorpedbåt långssidan och gav order att fartyget skulle kvarligga tills ankars.

Ons 17.4 på e.m kom order från militärbefälhavaren i Lervik att befh skull infinna sig iland och där erhöll han order att fartyget skulle avgå till Nordre Söreidsvaag och ankra där. Tiden bestämdes till kl 03 näst kommande morgon och lots skulle komma ombord och fartyget skulle eskor eras av norska krigsfartyg.

Tors 18.4 kl 02.45 börjat hiva upp ankaret. Kl 03.15 kom lots ombord och fartyget avgick från Lervik. Kl 04.30 kom ett tyskt krigsfartyg som signalerade att stoppa omedelbart. Efter att ha visiterat de andra fartygen kom krigsfartyget långsides Kjell Billner och efter att ha sett fartygets papper beordrades befh att gå in med sitt fartyg till Haugesund. 2 beväpnade soldater sattes ombord som prismanskap. De som skydd utlovade Norska krigsfartygen kunde ej upptäckas. Styrt efter lotsens anvisningar till Haugesund och förtöjt vid kaj där kl 10.50.Befh under e.m besökt kommendanten på platsen och fått isnruktioner att kvarligga avvaktande order för avgång.

Fre 19.4 - sön 5.5 kvarlegat i Haugesund för order.Befh vid flera tillfälle sökt komma i förbindelse med legationen i Oslo eller rederiet men detta avslagits av kommendanten.

Mån 6.5 Befh för första gången sedan fartyget ankom till Haugesund lyckats personligen sammanträffa med konsuln.dock utan resultet.

Fre 10.5 Befh och svenske konsuln besökt kommendanten för att efterhöra möjligheterna att få sända hem besättningen och med förfrågan om fartyget var beslagtaget. Svaret blev att ingen fick lämna fartyget och att detta kvarligger på Tysk order.

Tis 21.5 2 man av besättningen varit hos den Tyske kommendanten och begärt tillstånd att få resa hem vilket avslagits.

KJELLL BILLNER 9.4.40

Mån 17.5 Befh och sv. konsuln varit hos Hamnkommendanten för att ännu en gång försöka få besked om huruvida fartyget var beslagtage och i så fall om möjligheten att sända hem besättningen. Besked gavs att fartyget under morgondagen skulle avgå till Stavanger för vidare order. När befh kom ombord med dessa order meddelade manskapet att de ville avmänstra och inte vore villiga att medfölja fartyget.Efter överläggningar beslöts att de medföljer till Stavanger,men ej längre.

Tis 28.5 kl 18.20 avgick fartyget från Haugesund eskorterat av tyska krigsfartyg.Kl 22.45 ankrat vid Stavanger med STB + 50 famnar.

Ons 29.5 Befh under förmiddagen besökt sv. konsuln och genom honom varit i förbindelse med Hamnkommendanten vilken inte lämnade några som helst order angående fartygets vidare öde. I samråd med konsuln beslöts att under morgondagen avmönstra flertalet av besättningen. Kl 19 kom prismanskap,bestående av 2 tyska marinsoldater,ombord och meddelade att de skulle stanna ombord.

Tors 30.5 Avmönstrat samtliga utom 1e styrman, 1e maskinisten, stuert och donkeyman.Samtliga avmönstrade blivit hemsända genom konsulatets bistånd.

Fre 7.6 under dagen kommo 2 personer ombord och uppgav att devoro den nye befälhavaren och den nye 1e maskinisten och med order att fartyget följande dag skulle övertagas av de Tyska myndigheterna.

Lör 8.6 Under f.m gick befh iland för att genom svenske konsuln protestera mot beslagtagandet av fartyget. Under tiden kom den nye Tyske befh med sin besättning ombord och meddelade 1e styrman att fartyget skulle överlämnas och det svenska befälet och besättningen omedelbart lämna fartyget. Under e.m mottog befh en skrivelse att fartyget var beslagtaget av de Tyska myndigheterna. Avmönstrat de kvarvarande utom befh,och arrangerades för samtligas hemresa följande dag.

Göteborg 12.6.40
J.A.Davidsson
(Befh t. Gtbg 11.6) Befh

Crew List

Befh Johan Anton Ferdinand Davidsson, Folkskolegatan 3A,Gtbg, 10.10.03
1a resan på Kjell Billner. 24 år t. sjöss.

1e styrman Oscar Otto Petrus Backman, Malmö, 2.11.88 (Ia resan ombord)

2e styrman Lars Westerblom, Estland, 6.6.06

Chief Johannes Källén, Morlanda, 2.4.83 (3½ år ombord)

2e maskinisten Folke Dage, Klintehamn, 8.6.03

Stuert Rickard Isakesen, Danmark, 30.8.09

Kock Bror Kristian Knut Karlsson, Allerum, 13.1.15

Matros Axel Bernhard Hellberg, Stockholm, 15.2.98

Forts

KJELL BILLNER 9.4.40

Forts crew list

Matros Arne Gunnar Johansson, Göteborg, 24.9.14
Lättmatros Per Anders Persson, Häälevik, 10.2.22
Lättmatros Erik Börje Fransson, Örebro, 18.5.20
Jungman Karl Åke Jönsson, Kristianstad, 24.2.20
Donkeyman Victor Johansson, Göteborg, 28.8.82
Smörjare Johan Bertil Adrian Nordlander, Härnösand, 24.2.00
Eldare John Gustav Hörnström, Holmsund, 6.6.18
Eldare Poul Erhard Einar Larsen, Danmark , 27.5.15
Eldare Karl David Petterson, Örebro, 16.3.97

Sjöförklaring i Göteborg 15.6.40

Sjökapten Magnus Lundberg & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
Befh biträtts av advokat Erhard Westman .
I övrigt lät icke någon,som saken kunde angå,sig avhöra.

Befh åberopat rapport och journalutdrag och ingivit avskrift av följande 2 dokument. 1e styrman, 1e maskinisten och matros Arne Johannson vidimerat Förhandlingarna avslutades.
"Avföres 1.7.40, Ej sjöförhörsfall .BoB." i rött på mappen.

---

1) KOMMANDANT SEEVERTEIDIGUNG Stavanger den 8 juni 1940.
Abt. HUEST - Stavanger
B.Nr 68

An
Herrn Kapitän J.Davidsson des Schwed.
Dampfers "Kjell Billner."
Z.zt. Stavanger.

In anbetracht der Tatsache,dass sowohl Kapitän als auch die Mannschaft ihres Schiffes sich weigern,dasselbe, den Anordnungen des Deutschen Oberkommandos gemäss, über See zu bringen,wird Ihr Schiff "Kjell Billner" mit Ladung hiermit von der Deutschen Regierung beschlagnahmt.
Die noch anbord befindliche Schwedische Mannschaft hat sich sofort von bord zu begeben und beim Schwedischen Konsul zu melden.Sie wird ersetzt durch eine entsprechende Deutsche Mannschaft.

Signatur

---

2) Stavanger den 8 Juni 1940

An die Kommandantur Seeverteidigung
Stavanger.

Ich, der unterzeichnete Kapitän J.Davidsson, Dampfer Kjell Billner erlaube mir hierdurch gegen Beschlagnahme meines Schiffes zu protestieren.

Hochachtungsvoll
J.Davidsson Kapitän des Kj.Billner

KJELL BILLNER 9.4.40

LASTEN

650 ton tackjärn från Herrängs Guf AB i Herräng
364 stds lådbräder i 52.525 buntar från Säveåns AB, Ihhesunds Bruk och från Trävaru AB Dalarne i Vansbro.
89 paket & 69 balar kraftpapper 21.266 kg från Uddeholms AB
202 kartonger & 12 lådor rullgardinskäppar (blind rollers) 4262 kg från Fjugestads Rullgardinsfabrik genom Lidström & Co.
80 fat flytande harts (Rosin) 16.768 kg Ernst Lundquist AB
15 säckar svarvgods 675 kg Alfred Berglund
7 lådor stål (nickel bandsaw steel) 352 kg Uddeholms AB
(Sammanställning av uppgifter även från KK vol 91)

Lastassurans

SKN utbetalat 231.656:72 kr för tackjärnslasten,214 kartonger rullgardinskäppar, 15 säckar svarvgods, 158 balar kraftpapper, 3 lådor stål. Övrig last försäkrad i England.

Kaskoassurans

Fartyget var inte krigsförsäkrat i SKN.Kaskot täcktes av Engelsk assurans. SKN utbetalade 14000 kr i returpremie för resa från England och ersatte 20 hyrpresenningarmed 3680:- och instrument med 3050:-kr.

UD H-1366

Beskickningen,Oslo 23.5.40 till UD.

Konsulatet i Haugesund har idag per telefon meddelat att fartyget ännu icke är beslagtaget men naturligtvis blir det dess öde. Befh har idag per radio anmodats resa hem därest fartyget blir beslagtaget. Får vila till måndag.

Till Hamburg 30.6.40

Red AB Sylvia i Göteborg meddelade 4.7.40 UD att Kjell Billner anlänt till Hamburg med tysk prisbesättning den 30.6.

P.M. från UD:s Handelsavd 28.5.40 till red AB Sylvia i Göteborg.

(UD R -590) Efter anmodan från rederiet har UD denna dag per telefon anmodat beskickningen i Oslo att genom konsulatet i Hsugesund låta avmönstra och hemsända Kjell Billners besättning. Kaptenen och 1e maskinisten borde däremot t.v stanna kvar ombord.Senare denna dag har beskickningen per telefon meddelat att enligt uppgift från konsulatet i Haugesund fartyget redan avgått till Stavanger där frågan om beslagtagande av fartyg och last skall avgöras. Stockholm 28.5.40

Konsulatsutgifter

Vicekonsulatet i Haugesund lagt ut 1515:58 för Kjell Billners folk inkl mat och hotell i Oslo och tågbiljetter till Göteborg,babagetransport etc. Ingen mötte då besättningen på kvällen kom till Göteborg. De fick gå brand-

KJELL BILLNER 9.4.40

Forts crew list

Matros Arne Gunnar Johansson, Göteborg, 24.9.14
Lättmatros Per Anders Persson, Häälevik, 10.2.22
Lättmatros Erik Börje Fransson, Örebro, 18.5.20
Jungman Karl Åke Jönsson, Kristianstad, 24.2.20
Donkeyman Victor Johansson, Göteborg, 28.8.82
Smörjare Johan Bertil Adrian Nordlander, Härnösand, 24.2.00
Eldare John Gustav Hörnström, Holmsund, 6.6.18
Eldare Poul Erhard Einar Larsen, Danmark , 27.5.15
Eldare Karl David Petterson, Örebro, 16.3.97

Sjöförklaring i Göteborg 15.6.40

Sjökapten Magnus Lundberg & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor.
Befh biträtts av advokat Erhard Westman .
I övrigt lät icke någon,som saken kunde angå,sig avhöra.

Befh åberopat rapport och journalutdrag och ingivit avskrift av följande 2 dokument. 1e styrman, 1e maskinisten och matros Arne Johannson vidimerat Förhandlingarna avslutades.
"Avföres 1.7.40, Ej sjöförhörsfall .BoB." i rött på mappen.

---

1) KOMMANDANT SEEVERTEIDIGUNG Stavanger den 8 juni 1940.
Abt. HUEST - Stavanger
B.Nr 68

An
Herrn Kapitän J.Davidsson des Schwed.
Dampfers "Kjell Billner."
Z.zt. Stavanger.

In anbetracht der Tatsache,dass sowohl Kapitän als auch die Mannschaft ihres Schiffes sich weigern,dasselbe, den Anordnungen des Deutschen Oberkommandos gemäss, über See zu bringen,wird Ihr Schiff "Kjell Billner" mit Ladung hiermit von der Deutschen Regierung beschlagnahmt.
Die noch anbord befindliche Schwedische Mannschaft hat sich sofort von bord zu begeben und beim Schwedischen Konsul zu melden.Sie wird ersetzt durch eine entsprechende Deutsche Mannschaft.

Signatur

---

2) Stavanger den 8 Juni 1940

An die Kommandantur Seeverteidigung
Stavanger.

Ich, der unterzeichnete Kapitän J.Davidsson, Dampfer Kjell Billner erlaube mir hierdurch gegen Beschlagnahme meines Schiffes zu protestieren.

Hochachtungsvoll
J.Davidsson Kapitän des Kj.Billner

vakt hela natten, helt utan pengar, tills rederiets kontor på Skeppsbron 5- öppnade på morgonen . Där utbetalades innestående hyror och krigsrisk. Ingen på rederiet var underrättad om besättningens ankomst, den 1.6.40.

SKNEVII 179

PRISENHOF HAMBURG

15.7.40 kungjorde Prisenhof Hamburg i "Deutscher Reichsanzeiger" prisrättsförfarandet mot Kjell Billner med last med frist på 6 veckor för rederi och lastägare att inkomma med besvär och skadeståndskrav.
Prisenhofs dom avkunnades den 24.1.41 och löd på ovillkorlig indragning av fartyg och last till Tyska Riket Im Namen des Deutschen Volkes !
Juristfirman Schön & Pflüger i Hamburg ingav 28.5.41 sitt överklagande som från 29.10.41 handhades av Oberprisenhof i Berling Detta fullkomligt meningslösa juridiska schabbel fortsatte sedan fram till dec 1944 innan Oberprisenhof stadfäste domen av den 24.1.41.

Domen 21.1.41 såg ut som följer:

KK vol 91

PRISENHOF HAMBURG.

IM NAMEN DES DEUTSCHEN VOLKES !

Aktenzeichen:PHH/E 105/40

Verkündet
am 24 Januar 1941.
Wichmann
Protokollführer.

URTEIL

im Prisenhofsachen
betreffend
den Schwed. Dampfer "Kjell Billner."

Hat der Prisenhof Hamburg auf grund der mündlichen Verhandlung vom 24 januar 1941 unter mitwirkung:

1. Der Präsidenten des Prisenhofs, dr Rothenberger.
2. Des Prisenrichters Günther.
3. Des Prisenrichters dr Bergmann.
4. Des Prisenrichters Konteradmiral Claassen.

für Recht erkannt:

Der Schwed.Dampfer "Kjell Billner" und seine zu Manifest 1, konossementen nr 1-4, 6-10, Manifest 11,Konnossementen nr 1-10 gehörige Ladung werden eingezogen.

Die Anträge der Beteiligten werden zurückgewiesen.

GRÜNDE

Der Schwed. Dampfer Kjell Billner (1128 brt Heimathafen Gothenburg) Eigentümer: Rederi AB Sylvia,Gothenburg, ist auf der Reise von Gothenburg nach

KJELL BILLNER 9.4.40

Glasgow und Ardrossan im zuge der Deutschen Norwegen-aktion im Hagge-sund am 20 April 1940m angehalten und aufgebracht worden.
Seine Ladung b4stand aus:

I. Manifest 1 Gothenburg- Glasgow.

Konn. nr 1. 1 parcel of pig iron 609.600 kg
Konn. nr 2 1 parcel of pig iron 40.640 kg
Ablader zu 1 u. 2 :Herräng Gruf AB
Herräng
Empfänger zu 1 u.2: William Beardmore & Co Ltd
Glasgow.
Konn. nr 3 80 cartoons of blind rollers 1.246 kg
Empfänger:W.D.Todd & Sons Ltd,Glasgow
Konn. Nr 4 122 cartoons/12 cases blind rollers 2.816 kg
Empfänger: J.Arbuckle Ltd,Glasgow.
Ablader zu 3 u.4: Lidström & Co AB
Konn. nr 5 15 bags of turned wood 675 kg
Empfänger: Daniel Montgomery & Sons Ltd,Glasgow
Ablader: Alfred Bergland
Kon.nr 6 3 cases of steel 352 kg
Empfänger: Glen & Co, Glasgow.
Konn. nr 7 42 parcels of kraftpaper 3.079 kg
69 bales of kraftpaper 14.742 kg
47 parcels of kraftpaper 3.445 kg
Empfänger: John Tomlinson Ltd,Glasgow
Ablader zu 6 u.7: Uddeholms AB,Unndeholm.
Konn. nr 8 80 barrels of liquid rosin 16.768 kg
Ablader:Ernst Lundquist
Empfänger: Order, "notify Ernst B.Westman ltd,London."
Konn. nr 9 2720 bundles of boxboards 11.450 stds
Konn. nr 10 5250 -"- 31.645 stds
Ablader zu 9 u.10:Trävaru AB Dalarne
Empfänger: British Boxboard Agency Ltd,Bath.

II. Manifest II.Gothenburg- Ardrossan.

Konn. nr 1 2150 bundles of boxboards 7.316 stds
Konn. nr 2 500 -"- 2086 stds
Konn.nr 3 4300 -"- 21.637 stds
Konn. nr 4 2400 -"- 17.269 stds
Konn. nr 5 8345 -"- 74.053 stds
Konn. nr 6 8360 -"- 89.059 stds
Ablader zu nr 1-6: Säfveåns AB
Empfänger -"- : W & C.Pantin Ltd,epping. forts

KJELLL BILLNER 9.4.40

Konn. nr 7 2500 bundles of boxboards 16.813 stds
Konn. nr 8 2500 -"- 16.813 stds
Konn.nr 9 5000 -"- 32.535 stds
Konn. nr 10 5000 -"- 43.515 stds

Ablader zu nr 7-10: Iggesunds Bruks AB
Empfänger -"- : The Hill Refining & Marketing Co Ltd
Ardrossan Refinery, Ayshire.

Durch Beschluss vom 12 Juli und 9 sept. 1940 hat der Prisenhof Hamburg dem Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg gestattet, den Damfer und seine Ladung zu verwenden.
Der Reichskommissar hat das Prisengerichtliche Verfahren gegen Schiff und Ladung eingeleitet und beantragt:

1) Den aufgebrachten Schwedischen D. "Kjell Billner" einzuziehen;
2) Die beschlagnahmte Gesamtladung, bestehend aus Roheisen, Rollostangen, gedrechselten Holzkmöpfen, Stahl, Papier, Tallöl und Kistenbrettern, entschädingungslos einzuziehen.

Er hat ausgeführt, die gesamte Ladung falle unter der Liste unbedingten Bannguts und sei Feindlich bestimmt.
Die einleiting der Prisengerichtlichen Verfahrens wegen Schiff u. Ladung ist am 22 juli 1940 öffentlich bekanntgemacht. Innerhalb der bis zum 2.9. 1940 laufenden anmeldefrist haben sicg gemeldet:

1) Die Reederei A/B Sylvia in Gothenburg.
2) 5 Ablader, nähmlich:
   1) Herrängs Gruf AB (Man.1, konn. nr 1-2)
   2) Lidström & Co (Man.1 Konn.nr 3-4)
   3) Alfr.Bergland (Man.1 Konn.nr 5)
   4) Uddeholms AB (Man.1, Konn. nr 6-7)
   5) Säfveåns AB (Mann.II. Konn. nr 1-6)

Sämtlich vertreten durch Rechtsanwalt dr Pflüger.
(Nicht beteiligt haben sich Man.+, Konn.8-10, II. Konn.7-10)

Sie haben vorgetragen, zur Zeit der Aufbringung seien die Norwegischen Hoheitsgewääsern noch Neutral gewesen. Das Schiff habe die Reise nach Englanc wenn auch Zwangsweise, aufgegeben. Die Banngutseignung der Boxboards, Blinc Rollers und turned wood werde bestritten. Bei Norwegischen Schiffen würde das Prisenverfahren nicht durchgeführt. Sie haben beantragt:

> Der Schwed. D. "Kjell Billner" und seine Ladung freizugeben, evtl. bei einziehung des Damfpers der Rerderei und den Ladungseigentümern eine angemessene entschädigung zu gewähren; und dem Reich die Verpflichtung aufzulegen, den beteiligten die notwendigen Kosten zu ersetzen.

KJELLL BILLNER 9.4.40

Der Reichskommissar hat Ihren Ausführungen widersprochen und beantragt die Anträge der Antragstellerinnen zurückzuweisen.

In der Mümdlichen Verhandlung hat der Reichskommissar erklärt,er erkenne an ,dass die Ladung Mainfest 1,Konn.nr 5 (15 bags of turned wood) freigegeben werden müsste, und dass, da diese schon verwendet sei, das Deutche Reich hierfür Wertersatz leisten M-sse. Auf übereinstimmenden Antrag des Reichskommissars und des Abladers dieser Partie, Alfr.Bergland, hat der Prisenhof daher das Verfahren insoweit ausgesetzt,um ihnen gelegenheit zu Vergleichsverhandlungen zu geben.

Im übrigen ist -ber die freigabe oder einziehung von Schiff und Ladung von Amts wegen zu entscheiden. Der Prisenhof hat bereits mehrfach dargelegt,dass die Norwegischen Hoheitsgewässer seit dem 9 April 1940 Morgens Feindlich waren, dass der Kriegsausbruch zwischen Norwegen und Deutschland die anwendung des Artikel 31 PO nicht rechtfertigt und dass einen zwangsweise aufgabe der Reise Prisenrechtlich unbeachtlich ist. (Vgl. "Thistle-Brae" von 4.10.40, "Brita", "Dahlia" und "Edda" von 5.12. 1940). Neue Gesichtspunkte hierzu sind nicht aufgetreten. Wenn der Reichskommissar zurzeit das Prisengerichtliche Verfahren hinsichtlich Norwegischer Schiffe aus zweckmässigkeitsgründen nicht durchführt,lassen sich daraus rechtliche folgerungen zugunsten der Beteiligten nicht herleiten.

Es handelt sich bei der Ladung um

1) Eisen und Stahl (Pig iron, steel) Man.1,Konn.nr 1,2,6, deren verwendbarkeit in der Rüstungsindustrie unbeschrönkt ist. (Vergl.im einzelnen das Urteil "Indus" vom 5.12.40)

2) Blind Rollers (Man.1,Konn.3,4) Das sind nach dem Gutachten des vor dem Prisnehof vernommenen Sachverstäddigen Peter Peil Rollostangen besz. Rolloachsen aus Holz, die als Aufwickelvorrichtungen bei Stoffrollos dienen. Diese Rollostangen sind aus gutem Astreinem Schwedischen Holz,zum teil innen hohl, - Der Hohlraum enthält eine Feder,die mit einem Achsenlager verbunden ist. Die übrigen Beschlagteile für die zweite endseite sind ebenfalls vorhanden.Diese Stangen sind verwendbar zur herstellung von Verdunkelungs - und Sonnenschutzrollos u.a. auf Transport - & Hilfsschiffen. Es bedarf keiner erörterung,dass Englische Schiffe,die in der Kriegszeit fahren wollen, solcher Vorrichtungen bedürfen. (Artikel 22,ziff.12 mit 9 PO.)

3) Paper (Man.1 Konn.nr 7) die Papiere sind von dem Sachverständigen Ballauf besichtigt worden, der sich Schriftlich dahin geäussert hat, sie seine sämtlich als Verpakkungsmaterial geeignet,und zwar zu den gleichen Zwecken die in den früheren vom Prisenhof entecheidenden

KJELL BILLNER 9.4.40

Sachen erwähnt worden sind.Diese Papiere sind daher als Einwickelpapier und damit zum gebrauch von Munition geeignet,wie u.a. in den Urteilen "Rhea" und "Egon" vom 15 Märtz 1940, " Clio" vom 26 April 1940, "Bohus" vom 29 juni 1940 näher ausgeführt ist. (Art.22,Ziff.12 mit 1 PO)

4) Liquid Rosin (Tall-Öl) -Man.1,Konn. nr 8. Dieses Öl ist nachdem Gutachten des vor dem Prisenhof vernommenen Sachverständigen Dr Gaertner das gleiche wie es dem Prisenhof im falle "Jupiter" (23.1.40) vorgelegen hat. Es handelt sich dabei um ein Nebenprodukt beim Holzaufschluss nach dem Natron und Sulfatverfahren,dass zur herstellung von Teknischen Fegten,z.b von Bohrfetten,Wagenfetten usw verwendbar ist, ausserdem aber auch für Lackteknische Zwecke,wenn man zuvor die im Tall-Öl enthaltenen Harzsäuren abtrennt und es anschliessend mit Glyzerin verestert.Es dient als Wagenfett beim gebrauch von Transport - u. Verkehrsmitteln und als Lackierungsmittel bei der herstellung von Kriegschiffen,Kriegsluftfahrzeugen,Kapfwagen usw (Art.22, Ziff.12 mi 3,4,5,9 PO.)

5) Boxboards (Kistenbretter) Man.1,Konn.nr 9-10, Mann.II.Konn.nr 1-10. Aus Kistenbrettern lassen sich ohne rücksicht auf deren zuschnitt für eine bestimmte Kistengrösse ohne weiteres geeignete Munitionspackgefässe gewinnen, die ihrerseitz zum gebrauch von Munition dienen. ("Rhea" PHH.15 März 1940 und OPH 14 nov. 1940 - Art.22 Ziff. 12 mit 2 PO). Dies hat der vor dem Prisenhof vernommenen Sachverständige Professor Steinbach nochmals bestätigt.

Zu 1-5 .Alle diese Waren fallen also unter die Liste unbedingten Bannguts Ihre Feindliche bestimmung ergibt sich nach art.23 Ziff.1 PO daraus, dass die nach den Ladungspapieren in den Feindlichen Häfen Glasgow und Ardrossan ausgeladen werden sollten. Sie stellen also unbedingtes Banngut dar und unterliegen der einziehung nach Artikel 30 PO.
Das Turned wood,wegen dessen das Verfahren ausgesetzt ist (Man.1 konn nr 5) hat ein gewicht von 675 kg. Die gesamte übrige Ladung ist unbedingtes Banngut.Das Schiff unterliegt deshalb der Einziehung gemäss artikel 14, Abt.2,Artikel 28 Abs. 1 PO.
Da das Schiff der einziehung unterliegt,sind die Anträge der Reederei als Eigentümerin auf Freigabe,hilfsweise angemessene Entschädigung und Kostenerstattung ~~xxxxxxx~~ sachlich unbegründet. Dagegen sind die Anträge der Ablader 1,2,4,5 als Prozessval unzulässig zurückzuweisen. Diese Ablader haben auf befragen erklärt,dass sie Originalkonnossemenet nicht vorlegen, auch keinerlei behauptungen über den verbleib der Konnossemente oder ihrer aufnahme durch die Englischen Empfänger aufstellen könnten. Sie haben auch sonst ekinem sachverhalt vorgetragen

KJELL BILLNER 9.4.40

der die annahme eines Rechtlichen Interesses Rechtfertigen Würde. Sie sind daher nicht berechtigt,Anträge zur Sache zu stellen. Im übrigen würden sie die Anträge, da die Ladung der einziehung unterliegt,auch unbegründet sein.

Claassen Dr Rothenberger Günther Dr Bergmann

Stempel: Prisenhof Hamburg.

Historik Eget

Lastångare på 1106 brton byggd 1907 i Trondheim av stål. (Ex Falkstein) L. 70,5 B. 11,3 Tillhörig red AB Sylvia (A.Billner) i Göteborg. 750 ihkr 21.11.39 i mörklagd engelsk hamn dödades jungman Sven Mogren vid fall ner i rum 1. -Natten till sön 31.12.39 grundstötte hon med lots ombord vid S rtskär i Kosterfjorden p.g av att en isbelagd fyr visat vitt i st.f. grönt ljus i leden. Svårt läck i förskeppet. Införts till Göteborg av Röda Bolaget. - Under tysk flagg efter beslagtagandet april 1940 gick hon som Helga Schröder av Rostock, redad av Richard Schröder Reederei AG. Den 4.5.45 utbräddes hon i Fehmarn Bält efter flyganfall och blev liggande halvsjunken på en sandbank till 1949 då vraket togs i hamn och ombyggdes till ett nästan helt nyttfartyg. 1955 gick sedan Helga Schröder till nedskrotning.

SKNEVII vol 179: Larssons Skeppsmäkleri i Stockholm skrev 28.8.47 till SKN att vraket av Helga Schröder sedan bombningen 1945 ännu idag ligger på botten vid Fehmarn och har blivit alldeles utplundrat under tiden.Ockupations makterna har trots upprepade hänvsiningar icke bogserat bort vraket. Är SKN villigt att sälja vraket till det Tyska rederiet? " SKN svarade 1.9.47 att Kjell Billner då hon beslagtogs 1940 inte var krigsförsäkrad i SKN och att SKN inte har någon som helst rätt till vreket. Fartyget torde vid beslagstillfället hava varit krigsförsäkrat i England.Vi få hänvisa till red AB Sylvia i Göteborg.

LYGIA 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4 - PRISMANSKAP OMBORD 24.5 - BESÄTTNINGEN HEMSÄNTS

Rapport

AVGICK GÖTEBORG fre 5.4.40 destinerad till Rouen via Bergen för konvoj. Rumslast av 2105 ton styckegods. Däckslast av 30 ton pappersmassa. Djupg. F 17'- A.18' 19 ombv. Fartyget beslagtogs då Tyska örlogsflottan intog Bergen.

Journal

Fre 5.4. avgick Göteborg, lots hela vägen till Bergen.Gått ioom svenskt territorialvatten.

Mån 8.4 kl 04 anlänt Bergen och ankrat på redden.STB + 105 famn i vattnet Anmält på Engelska konsulatet samma dag för att få medfölja engelsk konvoj.

Tis 9.4 kl 06 blev Bergen intaget av Tyska Örlogsflottan och fartyget blev stoppat av de Tyska myndigheterna för att avgå från Bergen. Skeppspappren och papper över lasten beslagtogs av tyskarna.

Tors 9.5 Erhölls order att göra klart för att avgå nästa dag till Stavang Mot denna order igavs protest från svenska konsulatet.

Sön 12.5 Besattes fartyget av Tyska trupper.

Fre 24.5 kl 12 övertogs fartyget av Tysk besättning och den Svenska besät ningen beordrades lämna fartyget.

Göteborg 30.5.40
E.M.Andersson
Befh

Crew List

Befh Eskil Magnus Andersson, Villa Hera,Mölle, 11.1.03 (4.10.39)
1e styrman Rolf Petersen-Konstad, Lödinge, Norge, 21.6.10
2e styrman Erik Folke Andersson, Mölle, 15.9.12 (Befh broder,½ år ombord
Chief Nils Edward Persson, Malmö, 2.12.78 (8 mån ombord,ingen mask.exame
2e maskinist Reidar Ileby, Trondheim, 31.10.07
Stuert Per Olof Manfred Hedberg, Vitaby, 23.12.01
Kock Klas Ivan Månsson, Flenninge, 20.1.18
Mässuppassare Nils Sigvard Andersson, Vallåkra, 27.10.21
Båtsman Johan Peter Selnes, Slördalsbogen,Norge, 24.3.06
Matros Erik Alvar Eriksson, Härnösand, 18.4.09
Lättmatros Karl Erik Karlsson, Göteborg, 11.8.17
Jungman Ingvald Selnes, Slördalsbogen,Norge, 2.4.17 -Broder t. båtsman.
Jungman Nils Börje Persson, Mässerum, 30.12.21
Donkeyman Alexander Forsberg, Hälsingborg, 29.3.94
Eldare Henry Nielsen, Trodnheim, 20.9.09
Eldare Trygve Alfred Sevgren ,Trondheim , 27.9.18
Eldare Johan Albert Olsson,Varberg, 19.6.94

forts

LYGIA 9.4.40

Forts crew list

Lämpare Ernst Bugo Lindberg, Hälsingborg, 9.6.95
Maskinelev Nils Hilding Hägg, Hälsingborg, 11.6.12

Sjöförklaring i Göteborg lör 1.6.40 kl 10

Befh Andersson: 6 Norrmän i besättningen avmönstrats den 9.5 samtidigt som 2 svenskar på grund av sjukdom och en svensk för påmönstring å annan båt. De sjukavmönstrade avrest till Sverige. Befh och övriga besättningen lämnade Lygia den 24.5. Av de till Tyska konsulatet i Bergen lämnade skeppspappren återfick befh sjömansrullan. Tyskarna behöll skeppsdagboken, maätbrevet, certifikaten,53 lastkonnossement, manifestet och en stuvningsplan för lasten.
2e styrman, 1e maskinist Persson och lättmatros Karlsson givit sina personalia till protokollet. Befh ingivt avskrifter av följande handlingar:

Kungl.Svenska Konsulatet
Bergen.

Bergen den 9 Mai 1940.

Til det Tyske Konsulat
Bergen.

Refererande til telefonsamtale idag bekreftes at jeg ikke anser at de Svenske mannskaper er forpliktet til å bli ombord i de Svenske skib som disponeres av de Tyske myndigheter.

Aerbördisgt
Haakon Ameln
Konsul

Kung, Svenska Konsulatet
Bergen.

Bergen den 9 maj 1940

Til det Tyske Konsulat
Bergen.

Kapteinen på svensk dampskib "Lygia" meddeler mig at han av de Tyske myndigheter har fått ordre til å gå fra Bergen til Stavanger.Det er mig tidligere meddelt at de haervaerende svenske skib ikke får tillatelse til å forlate Bergen. Jeg protesterer herved mot at svensk skib uten videre beordres å avgå herfra. Det er ikke meddelt mig fr de Tyske myndigheter at de svenske skib er beslaglagt av disse. Under enhver omstemdighet finner jea at jeg har krav på at bli meddelt av dem de ordres som gis til de svenske kapteiner.

Aerbördigst
Haakon Ameln
Konsul

Stämpel.

Sjöförhörsprotokollet påskrivet i rödpenna:"Avföres d. 14.6.40 "
Ej sjöförhörsfall.BoB."

LYGIA 9.4.40

Bergen den 24 Mai 1940

HAFENÜBERWACHUNSSTELLE
BERGEN.

Laut Prisenordnung wird der Schwed. Dampfer Lygia mit Ladung für beschlagnahmt erklärt.

Hafenüberwachungsstelle
oläsligt namn
Leiter d. Hafenüberwachungsstelle

SKNEIII 177

Red AB Ljungan 29.5.40 till SKN

Från kaptenen,som med den övriga besättningen anlänt till Göteborg, ha vi erfarit att tyskarna ha övertagit ångaren i Bergen och förklarat som sin avsikt att med den gå till Hamburg.

Red AB Ljungan 22 .7.40 till UD

förfrågat sig om huruvida Lygia, somm uppbringades i Bergen i slutet av ma och därefter ej avhörts, kommit till Tysk hamn eller ej.

UD till rederiet 31.7.40

Edret fartyg Lygia infördes den 7 nästlidne månad till Hamburg där det alltjämt kvarligger. Enligt uppdrag N.Ståhle.

UD R-590

Konsulära utgifter för Lygia

Bergen-konsulatet lade ut 833:15 kr för kontanter,biljettter,2 läkarräknin ar, logi på Hotel Hospitset mm Oslobeskickningen lade ut 668:13 för 12 mans hemresa Oslo-Göteborg och 632:37 för kontanter till 10 man.

SKNEIII vol 177

Kaskoassurans

SKN 30.9.40 till rederiet betalat 300000:-
SKN 6.11.40 för kostnader i Bergen betalat 477:75
SKN 7.1.41 slutlig ersättning till rederiet 200.000 kr
SKN 15.7.41 för tvångsuppehållet 9.4.-24.5.40 i Bergen ersatt rederiet me 16.343:33 . Rederiet begärt 22.165:73
SKN även betalat för advokater 1629:33,till Doflein 608:45 och för div. omkostnader ifråga om Prisenhof 2414:10.

SKNE VII 79-81

LASTEN

Lasten försäkrad i 10 olika bolag för 1.455.241:- kr

Stång-& bandstål, ståltuber mm stål	363.279 kg	SKF, Hofors bruk
2850 balar sulfitcellulosa	579111 kg	Edsvalla Bruk AB
3500 balar massa	1117.600 kg	Korsnäs Sågverk,Gävle
437 rullar papper	55.329 kg	Mölnbacka-Trysil i Forshaga.
600 balar trämassa	101.600 kg	Elof Hansson,Gtbg

forts

LYGIA 9.4.40

Stålrör, stålbalkar,stålband	51.356 kg	Sandvikens Jernverk
13 lådor pianosträngar	3737 kg	-"-
9 lådor rakbladsstål	2337 kg	-"-
1 låda brochyrer	120 kg	-"-
8 lådor fråsmaskiner med delar.	14.493 kg	Magnus Holmquist AB Halmstad
3 lådor koffertbeslag i Vulcanfiber	1168 kg	AB Tidan.Mariestad
6 lådor filar	855 kg	C.O.Öberg AB.Eskilstuna
1 låda maskingods	32 kg	Alka Aluminiumkapslar Linköping
bal maskinfilt	37 kg	Nordisk Maskinfilt Halmstad
4 lådor dieselmotordelar	158 kg	Atlas Diesel,Sthlm
1 låda reservdelar t.Råoljemotor	260 kg	Jönköpings Motorfabrik
Stålstänger, Stålringar	46.822 kg	Hällefors Bruk AB
6 st stålrör	372 kg	Billeruds, Säffle
1 låda sågar,3 lådor knivar	313 kg	Stridsberg & Björk i Trollhättan.
58 balar papper	10.512 kg	Mölnbacka-Trysil
1 säckskakningsapparat (Mjölpackning)	143 kg	Åbjörn A:son AB,Svedala
Kallvalsade stålrör	5446 kg	SEE Fabriks AB,Sandviken
100 balar sulfitmassa	20.000 kg	Sulfit AB.Göta,Gtbg
367 lådor separatorer	18452 kg	AB Separator,Sthlm
15 lådor cigarrmaskiner	10.128 kg	AB Formator,Sthlm
15 lådor cigarrmaskiner	10.128 kg	G.Ahréns Mek ,Sthlm
koffert tygprover		Fallenius & Leffler Gtbg
3 trunks & 2 cases personal belongings		Wilson & Co,Gtbg
1 låda böcker		Freys Express,Sthlm.

Separatorer & cigarrmaskiner frigivna

Efter mycket krångel frigav Prisenhof i febr 1951 partiet med Separatorer som i juli 41 sändes vidare till Societé Alfa-Laval,Paris-La Chapelle. I febr 41 släpptes också cigarrmaskinerna. Ena partiet söndes till Rouen medan Ahréns mek i Sthlm fick sina i retur. Tygproverna frigavs också,de kunde inte bindas till att vara viktiga för krigsproduktionen i fiendeland. 1 låda böcker från Kungl.Biblioteket till Bibliotheque Nationale i Paris med Riksdagstryck för år 1939 frigavs 2.9.41 enligt UD H-1366 liksom de 5 kollina personliga effekter från fru Olga Niemtchinow till Madame A. Laroche i Paris. Om dessa sedan kom till Paris förmäler inte pappren på UD. Hela den övriga lasten konfiskerades utan ersättning.

Lastassurans

SKN fram till 27.11.48 utbetalat 1.303.154:06 för den förlorade lasten .

LYGIA 9.4.40

PRISENHOF

Prisenhof Hamburg kundgjorde 20.9.40 i "Deutscher Reichsanzeiger" genom Öffentliche bakanntmachung det mot Lygia inledde rättsförfarandet med 2 månaders frist för lastägare och rederi att inkomma med bdsvär och skadeståndskrav. Den 30.1.41 föll Prisenhofs dom som löd på indragning av farty ochlast till det Tyska Riket med förkastande av ingivna besvär och skadeståndskrav. "Der Schwe. Fampfer Lygia unterliegt der einziehung gemäss Artikel 41, Abs.2, Ziff.1,artikel 28 ,Abs 1 PO., da das Fahrzeug Banngut befördertx hat ." - Den 21.1.41 ingav dr Schön sin Berufungsschrift till Oberprisenhof i Berlin. AB Formator i Sthlm fick den 2.2.41 genom SKN veta att deras 15 cigarrmaskiner frigivits på villkor att firman avstår från alla krav på lager- och transportkostnader och vidare skadeståndskrav. (Se Last sid 4) Isista instans prisdömdes Lygia med last av Oberprisenhof den 19.1.45 liksom "Rosenholm" och "Kjell Billner." Berlin låg då i ruine och endast drygt 3 månader återstod xx till krigsslutet.

Eget Historik

Laståangare på 1506 brton byggd 1901 vid Henry Koch Werft i Lübeck av järn. L 76,1 B. 11,2 Tillhörig red AB Ljungan (G.Jansson) ,Birger Jarlsgatan 16 i Stockholm som i aug 1939 köpt Lygia från Red AB Lygia (Thure Engström) i Göteborg som 1931 inköps ss Patria från Rostock, skeppsredare E.Larsen. (Ex Horta, Ruth Fischer,Patria) Byggd som Horta 1901 för D/S Reederei Horn i L-Beck , blev 1923 Ruth Fischer, redad av F.W.Fischer i Lübeck och 1924 Patria då hon såldes till E.Benke i Rostock,från 1926 redare E.Larsen. 650 ihkr. 8½ knop. Varvets bygge nr 124. 4 luckor, 2 master. - Under tysk flagg blev Lygia "Malmedy" av Hamburg med Leth & Co som redare men ombyggdes 1943 till Sperrbrecher 167 och tilldeladesden Ia Sperrbrecherflottilje i Cuxhaven. Lastrummen ombyggds till logement,akterskeppet påbyggdes med ett däckshus, förmasten togs bort, det blev istället en signalmast på bryggtaket och en kortare aktermast. 3 LV-pjäser på plattformar akterut, 2 st midskepps och 2 på plattformar föröver. 2 livbåat och en motorbarkass Permanant spärrballong förankrad på fördäck. Den 27.4.1945 minsprängdes och sjönk hon vid Elbe I fyrskepp under ett svepuppdrag och blev den sista Sperrbrecherförlusten för Kriegsmarine under det andra värkdskriget.

NORTHUMBRIA 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4. - BESLAGTAGET 9.5, BESÄTTNINGEN LÄMNAT FARTYGET 10.5.

Rapport

Avgick Göteborg t1s 2.4.40 destinerad till Leith/New Castle via Bergen för konvoj. Rumslast: 810 ton styckegods. På däck 20 ton styckegods till 4'höj 28 ombv. Djupg ej angivet. Beslagtagits i Bergen av de Tyska myndigheterna Dagböckerna behållits av de Tyska myndigheterna. (Se sid 6)

Utdrag ur loggkladden.

Tis 9.4 på Bergens redd kvarhållen av den invaderande Tyska örlogsflottan.

Tors 9.5 kl 11.30 ombud från de Tyska myndigehetran varit ombord och givit order om att fartyget skall göras klart för avgång till Stavanger. Befh omedelbart gått iland och besökt svenske konsuln ochefter samråd med den inlämnat protest till die Deutsche Schiffabfertigungsstelle mot avgångsordern. .På oavnnämnda ställe erhöll befh besked att hela lasten var krigskontraband.Konsuln meddelade att svenska medborgare ej voro skyldig att medfölja fartyget sedan det disponerats av Tyska myndigheter,vilket även meddelades besättningen. Tyska konsulatet givit sitt medgivande til att besättningen ej kunde tvingas att medfölja fartyget. Fartyget under militär bevakning sedan kl 11.30 f.m

Fre 10.5 kl 11.30 kom åter ombud för de Tyska myndigheterna ombord och avlämnade skriftlig order om att ss Northumbria blivit beslagtagen av den Tyska Staten och att besättningen skulle vara klar att lämna fartyget in om en timme. Besättningen underrättats härom och och omedelbart satt igång med nedpackning av sina privata tillhörigheter vilket var det enda som tilläts att medtagas från fartyget. Kl 12.30 lämnade hela den påmönstrade besättningen fartyget utom befh Walther ,som vid den tiden jus kommit ombord efter besök hos svenske konsuln. Befh beordrats lämna fartyget inom kortast möjliga tid. Besättningen av konsuln inkvarterats på Hotel Rosenkrantz till svidare i väntan på att hemresa till Sverige kan ordnas.

Bergen 14.5.40
Nils Walther
Befh

Crew List

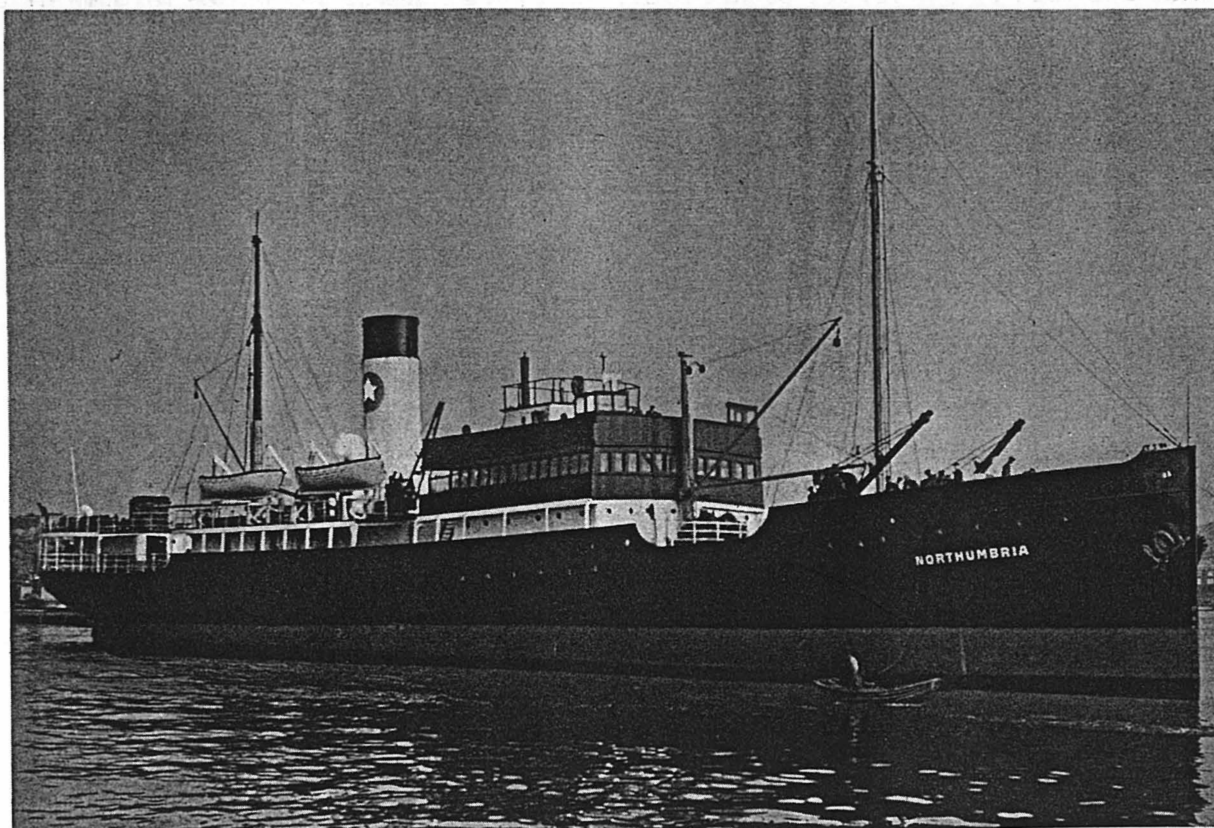
Befh Nils Stellan Walther,Vegagatan 56,Göteborg, f 8.1.97 (21.3.40)
1e styrman Karl Ivan Henry von Dahn, 41 år (11 mån. ombord)
2e styrman Mauritz Bertil Hållensten
Övermaskinist,Rickard Torvald Eriksson, 49 år (1.12.39) 31.8.90
1e maskinist Karl Gustaf Gottfrid Forslund
2e maskinist Karl Gustaf Larsson
Telegrafist Sven Gustaf Braf
Timmerman Gustaf Edvin Olsson, Torp, Bhl, 48 år

forts

NORTHUMBRIA 9.4.40

Forts crew list

Matros Jarl Henning Gustafsson, 25 år
Matros Hugo Robert Walter Nihlén, 40 år (27.3.30)
Lättmatros John Axel Berglund
Jungman Karl Gösta Johansson.
Steward Gunnar Karl Johan Almers
Kock Karl Erik Lage Jacobsson
Kockelev Erik William Gunnarsson
Mässuppassare Erik Wilhelm Gustafson- Blixt
Uppasserska Olivia Mathilda Andersson
Städerska Anna Rafstedt
Pentrybiträde Stig Axel Evert Andersson
Donkeyman Karl Anders Hallberg
Smörjare Göste Edvin Thisell
Eldare Anton Olsson
Eldare Erland Andreas J.Sunila
Eldare Karl Sven Oscar Kemi
Lämpare Victor Emanuel Karlsson
Lämpare Ture Assar Stig Persson



Sjöförklaring i Göteborg 25.5.40
Sakkunniga: Sjökapten Magnus Lundberg & hamnkapten Sven Lundmark:inga frågor

NORTHUMBRIA 9.4.40

Ingivna handlingar föredragits. Befh,1e styrman, chiefen,matroserna Nihlér och Bustafsson lämnat sina personlaia till protokollet.
Befh ingivit följande 2 handlingar på Norska apråket och 2 till svenska översatta tyska handlingar:

---

1) Det Kungl.Sv.Konsulatet Bergen den 9 maj 940
Bergen

Til det Tyske Konsulat
Bergen.

Kapteinen på svenska dampskib Northumbria meddeler mig,at han av de tyske myndigheter har fåt ordre til å gå fra Bergen til Stavanger.Det er mig tidligere meddelt, at de haervaerende Svenske skib ikke får tillatelse til å forlate Bergen. Jeg protesterer herved mot at et svensk skib uten videre beordres a avgå herfra.Det er ikke meddelt mig fra de Tyske myndigheter,at de Svenske skib er beslaglagt av disse. Under enhver omstendighet finner jeg at jeg har krav på å bli meddelt av dem de ordres som gis de svenske kapteiner.

Aerbördigst
Haakon Ameln
Konsul

stämpel

---

2) Det Kungl. Sv.Konsulatet Bergen den 9 msj 1940
Bergen

Til det Tyske konsulat
Bergen.

Refererende til telefonsamtale idag bekreftes at jeg ikke anser at de Svenske mannskaper er forpliktet til å bli ombord i de svenske skib som disponeres av de Tyske myndigheter.

Aerbördigst
Haakon Ameln
Konsul

Stämpel

---

3) (Översättning)

Tyska Konsulatet Bergen den 9 Mai 1940
Bergen.

Åberopande dagens telefonsamtal och edert brev av idag,bekräftar ja att enligt gällande Tyska bestämmelser skola befälhavare,officerera och manskap i uppbringade neutrala fartyg frigivas om de bevisa att de tillhöra en neutral stat.

V.Küchler

NORTHUMBRIA 9.4.40

4) Hafenüberwachungstelle. Bergen den 10 maj 1940.

Den svenska ångaren Northumbria förklaras på basis av den Tyska prisrättsförordningen uppbringad och beslagtagen.

På uppdrag
oläsligt namn
Kommendant Sjöförsvaret

LASTEN SKNEVII 184

Manifest saknas. Nästan hela lasten försäkrad i England under försäljningsvillkor " Costs & freight."
Sulfatcellulosa
Lådbräder från Färjenäas AB, Chr.Jensen & Nya AB Strömman & Karlsson
Kalciumkarbid oå fat
Trätjära på fat
Ferrokrom
Torrbatterier
600 kartoner klädnypor
Reservdelar t. separatorer
Spritkök,verktyg & stormlanternor från AB Primus.

Last försäkrad i SKN

77.632 kg styckegods & 12.763 stds lådbräder. Specificerat som följer:

135 balar & 61 rullar papper	23.719 kg	Gustafssons Fabrik,Skåpafo[r]
25 balar omslagspapper	5462 kg	Munksjö AB, Jönköping
195 rullar sulfitpapper	14891 kg	Vargöns AB,Vargön
5 balar Grease proof paper	1140 kg	Uddeholms AB
72 rullar omslagspapper	5335 kg	Håfreströms AB,Håfverud
92 balar, 12 rullar kraftpapper	22.205 kg	Hylte Bruks AB
23 balar kraftpapper	5109 kg	Håfreströms AB,Håfverud
1 låda spistermostater	76 kg	Gasaccumulator,Lidingö
4 kolli maskinfilt	119 kg	Schullströms i Högsjö
8 lådor/4 kartonger rullgardinskäppar	661 kg	Fjugesta Rullgardinsfabrik
6 kartoner knäckebröd	192 kg	Annedals knäckebrödsfabrik
90 säckar svarvgods	3810 kg	Alfr. Berglund AB,Gtbg
1 låda gängtappar	22 kg	SKF, Göteborg

Post & övrigt

I nov 1940 frigav Prisenhof samtliga postpaket som 7.11 lämnades till Huvudpostkontoret i Hambrug f.v.b till Sverige
En koffert, 37 kg, med personliga effekter för mr A.D.Herriot,% Wagon-Lits Cooks Svenska AB, reklamerades av Cooks i SKN men hur det gick med detta framgår ingenstans.

NORTHUMBRIA 9.4.40

Prisenhof Hamburg meddelade 31.7.40 Sv. generalkonsulatet i Hamburg att följande skulle kunna komma tt frigivas mot företeende av originalkonnsossement och avstående från alla skadeståndskrav:
1 paket försäkringsblanketter från SÅAF till Wilson & Co
600 kartonger klädnypor till I .Goldstein
1 koffert effekter fr. Wagon-Lits Cook till Thos.Cook & Son,London.

PRISENHOF

Öffentliche Bekanntmachung,daterad Hamburg 25.9.40 infördes någon vecka senare i "Deutscher Reichsanzeoger" ,förkunnande att prisrättsförfarande inletts mot Northumbria med last och med 2 månaders frist för rederi och lastägare att inkomma med besvär. "Solche Anträge müssen begründet sein, die Angabe der Beweismittel enthalten und von einem mit schriftlicher Vollmacht versehenen,bei einem Deutschen Gericht zugelassenen Anwalt unterzeichnet sein. " U-tecknat av Dr Rothenberger,der Präsident des Prisenhofs. (Infört 7.10.40)- 4.2.41 xxkxx avvisade Prisenhof inkomna Anträge och den 18.7.41 prisdömdes Northumbria med last,undantagandes några småsaker (sid I laga ordning hänsköts överklagandet till Oberprisenhof i Berlin som fortsatte kriget ut med de juridiska finterna och förhalningarna. SKN skrev 13.4.43 till Assuransdirektör Einar Lange i SÅAF:" Beträffnade Northumbria är detta mål ännu icke alutligt avgjort i Överprisrätten,men någon anledningatt antaga att fartyget skulle bliva fritt föreligger icke. Svenska Lloyd kan sålunda utan vidare stryka "Frisia" ur sina böcker och bör väl i själva verket göra detsamma med Northumbria. Då Northumbria säkerligen gått i trafik under ett par under tysk flagg är det mycket möjligt att båten icke längre existerar.Därom veta vi i varje fall intet. Jagutgår ifrån att du meddelar Sv.Lloyd förestående i den mån och på det sätt du kan anse lämpligt." -Den 9.10 43 förstördes Begleitschiff "Eupen" (Ex Northumbria) vid den stpra bombraiden mot Gdynia.- Ännu i februari 1945 släpade dock fallet Northumbria med i Oberprisenhof och blev de facto inte slutdömt före Tysklands villkorslösa kapitulation 9.5.45.
Den 19.1.45 utbad sig Dr Hesse & dr Wolff vid Oberprisenhof Berlin om svar från svensk sida på följande frågor:

1) Wie ist die Reise des D. Northumbria im einzelnen verlaufen, von Gotherburg bis Bergen? Wann ist das Schiff in Bergen angekommen?
2) Wann und auf welche weise istdie Anhaltung des Schiffes erfolgt?
3) Welche massnahmen hatder Kapitän in bezug auf Schiff u Ladung während seines Aufenhalts in Bergen getroffen? Har er sich inbesonderes mit seiner Reederei und mit den Abladern in verbindung gesetzt und mit welchem ergebnis?
4) Hat das Schiff in Bergen sich einem Britischen Geleitzug angeschlossen oder anschliessen wollen? Wann ist gegebenenfalls dieser Anschluss er-

NORTHUMBRIA 9.4.40

-folgt und welche schritte sind hierzu unternommen worden?

Via Max Doflein i Hamburg kom denna fråga till Sv.Llloyd i Göteborg 21.2.45 ochden 22.2.45 svarade rederiet till SKN:

"Med anledning av Nämndens brev av 21 ds få vi i saåförstånd med Northumbrias befh lämna följande svar på de av Oberprisenhof ställda frågorna:

1) Northumbria avgick från Göteborg tis 2.4.40 kl 04.45
-"- ankrade vid Strömstad 2.4 kl 14.20
-"- avgick från Strömstad ons 3.4 kl 06
-"- passerade Lindesnes den 3.4 kl 19.20
-"- passerade Kopervik tors 4.4 kl 05.10
-"- ankrade på Bergens redd tors 4.4 kl 12.30
Ångaren hade Norsk kustlots från svenska gränsen till Bergen.

2) Ankrade enligt ovan tors 4.4. kl 12.30 på Bergens redd för att invänta Engelsk konvoj.

3) Oklart om uppgifen avser tiden före eller efter 9.4.40. Efter ankomsten till Bergen hade befh på brukligt sätt anmält sig till därvarande myndigheter i och för anslutning till konvoj enligt ovan. Före den 9.4 fanns ingen anledning att sätta sig i förbindelse med vare sig rederiet eller avlastarna med undantag för agentens telegram till rederiet som meddelade fartygets ankomst till Bergen 4.4. Efter den 9.4 fanns ingen möjlighet att komma i förbindelse med Sverige,men befh var i förbindelse med Svenske Konsuln Haakon Ameln i Bergen och med Svenska Lloyds agent där,A/S Th.Halvorsen,för allmänna råd. Den 22.4 lämnade befh på Tyskarnas uppmaning skeppspappren till die Deutsche Schiffabfertigungsstelle.

4) Fartyget hade enligt moment 2 & 3 anmält sig att medfölja Brittisk konvoj och kvarlåg i Bergen i avvaktan på densamma.

Ovan lämnade detaljer utgöra verkliga fakta,men då vi icke veta,huruvida det är nödvändigt eller ens lämpligt att vidaregiva alla detaljer, överlämna vi detta åt Nämndes prövning. Högaktningsfullt Elof Hedén ,Vice VD, Svenska Lloyd,Göteborg."

Den 17.2.47 skrev SKN till rederiet att Nämnden den 19.2.46 genom UD erhållit meddelande att Northumbria efter bombardemang sjunkit i Gdynia under kriget och gått totalt förlorat. "Såvitt vi kunna bedöma bör fartyget sålunda avföras ur edra böcker förår 1946."

Assurans

SKN för last utbetalat 65.657:57

SKN 1.10.40 utbetalat 300.000:- a conto ersättning för totalförlust

SKN 11.1.41 -"- 200.000:- i slutlig ersättning

Advokater,Doflein och div kostat SKN 6884:36.

NORTHUMBRIA 9.4.40

UD PM ang. tel.samtal 16.5.40 med Oslobeskickningen.

Enligt vad konsulatet i Stavanger meddelat har fartygen Northumbria och Rosenholm anlänt till Stavanger.Förmdligen ha de beslagtagits av de tyska myndigheterna.

Telegram 25.5.40 Hamburg till UD

47 Prisenhof meddelat Svenska Northumbria på resa Göteborg-NewCastle infoerd Hamburg = Stridbeck.

Manifestet till Hamburg.

Sv.Lloyd sände 23.5.40 över manifestet till UD för vidare befordran till generalkonsulatet i Hamburg och Prisenhof Hamburg.

Eget Historik

Laståhgare på 1423 brton byggd 1898 i Port Glasgow av stål (Ex Balder) L.74,2 B.11,4 Tillhörig Red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. 1060 ihkr. Byggdes som passagerarångaren Balder för Thulebolagets linje på Granton utanför Edinburgh och var vid sekelskiftet jämte Thule och Saga ett av de 3 elegantaste fartygen i Göteborgsflottan. 1916 övertog Lloyd aktiemajoriteten i Thule. 1930 ombyggdes och moderniserades Balder med bl. Kylrum för smörexporten på England och fick då namnet Northumbria. Under tysk flagg ombyggdes Northumbria till Kriegsmarine ~~Begleitschiff Eupen~~ Begleitschiff " Eupen" medkraftig lv-bestyckning ,men totalförstördes den 9.10.43 vid den stora bombraiden mot Gdynia/Gotenhafen. (Se A.K.Fernström 9.10.43)

ROSENHOLM 9.4.40

FAST I BERGEN 9.4 - LÄMNAT BERGEN 15.5 MED TYSK BESÄTTNING.

Rapport

Avgick Göteborg tors 4.4.40 destinerad till Hull via Bergen för konvoj. Rumslast 2300 ton styckegods. Däckslast, för & akter, 300 ton styckegods till 7' höjd - bräder, rundtimmer och pappersmassa. 21 Ombv.

Berättelse röramde beslagtagandet

Sön 12.5 c:a kl 15 kom order från de Tyska myndigheterna i Bergen att fartyget skulle hållas klart för avgång men någon tid bestämdes ej. Någon uppgift om fartygtes bestämmelseort gav inte heller. Sedan befäl och besättning vägrat medfölja ,meddelade de Tyska myndigheterna att jag och den svenska besättningen skulle slippa medfölja fartyget och att sederme tysk bemanning skulle äga rum. Tyskt prismanskap kom ombord.

Mån 13.5 Förstärkning till prismanskapet kom ombord och order gavs att ing av det svenska befälet och besättningen finge lämna fartyget.

Tis 14.5 Tyskt befäl och besättning gingo ombord i fartyget och övertogo detsamma varefter den svenska bemanningen lämnades tillstånd att gå ilan i och för hemresa. Endast privata ägodelar fick därvid medtagas.

Ons 15.5 Jag avlade besök å svenska konsulatet som å rederiets vägman avgav en officiell protest hos de Tyska myndigheterna mot beslaget. Från de Tyska myndigheterna mottogs underdagen ett skriftligt bevis på att ångaren enligt Tysk prisrätt förklarades beslagtagen. På kvällen avgick fartyget från Bergen med tyskt befäl och tysk besättning med okänd destination

Göteborg 24.5.40

P.Henriksson
Befh

Crew list (Namn UD R-590)

Befh Per Henriksson, Skillinge, 29.6.99 Ö.Hoby (Nov 39)
1e styrman Karl Gunnar Rosenlund, f-01 (30.11.39)
2e styrman Johan Ivar Johansson, f-08
Chief Carl Hjalmar Stenberg, f-79 (25.11.39)
2e maskinist Frans Gunnar Andersson, f-99
Telegrafist Knut Jörgen Hansen, f-17 dansk
Stuert Nils Georg Valfrid Karlsson ,f-89
Kock Axel Hilding Johansson, f-90
Mässuppassare Bror Gunnar Emil Petterson, f-20
Matros Bror Folke Johansson, f-13
Matros Ottar Sivertsen Viken, f-15 norrman
Matros Gunnar Ernfrid Nyström, f-93 Finsk
Lättmatros Erik Gunnar Lindgren, f-06
Lättmatros Erik Anton Andersson, f-07

Forts

ROSENHOLM 9.4.40

Forts crew list

Jungman Nils Ingvar Hällgren,f-23
Smörjare Knut Lennart Jarbo, f-10
Eldare Alvar Torsten Hedberg, f-14
Eldare Karl Johan Tedling, f-96
Eldare Sten Ragnar Hartin, f-17
Lämpare Bertil Georg Mårtensson, f-20
Maskinelev Oswald Ingemar Johansson, f-20

Sjöförklaring i Göteborg 27.5.40

Krisgförsäkrat his Lloyds underwriters i London.
Ingen representant för SKN närvarande.
Avd.chef Sten Grusell1 för rederiet
Befh Henriksson: Rosenholm låg 9.4 på Bergens redd i väntan på konvoj och hindrades sedan att lämna Bergen.Skeppspappren beslagtagna.
Befh företett följande beslagtagningsbevis:
Hafenüberwachungsstelle Bergen 15 maj 1940

Den Sv. ångaren Rosenholm förklaras på basis av den Tyska Prisrätts-förordningen beslagtageb.
Im auftrag
W.Schultz
Kommandant Seeverteidigung

1e maskinisten, 1e styrman,lättmatres Lindgren lämnat sina personalia.
Protokollet påskrivet i rödkrita:" Ej sjöförhörsfall BoB .Avföres den 12.6.1940."

LASTKONOSSEMENT SKNEVII 186

1825 bales & reels wrapping papaer	171.033 kg	AB Billingsfors-Långed
115 caes of steel hinges,hasps & handles	12153 kg	Aug.Stemman,Eskilstuna
202 cases of steel hinges	13750 kg	-"-
87 cases of screws	15.390 kg	Skruv AB, Uddeholm
3371 st ståltuber (hot rolled tubes)	76.660 kg	Sandvikens Jernverks AB
Tackjärn (pig iron)	50.000 kg	Björneborgs Järnverk
223 coils hotrolled rods	21.192	Brukskoncernen,Fagersta
4060 pieces iron bars	101.600 kg	Carl Setterwall AB,Sthlm
1990 -"-	50.800 kg	-"-
2 lots of -"-	101.600 kg	-"-
225 pieces of ingots	129.743 kg	Brukskoncernen,Fagersta
606 coils hot rolled rods in coils	36.951 kg	- "-
1058 reels of suphite paper	40.380 kg	Göteborg,-Dals Pappersbruk
455 reels of paper	33.316 kg	H.Alpen AB,
200 cartoons toilet paper	7000 kg	Lindén & Lidström

ROSENHOLM 9.4.40

Forts Lastkonossement

4 cases of taps	581 kg	SKF
27 cases enamelled casserolles	3650 kg	Sveabolagets Kontor,Gtbg
160 bags of bobins	9900 kg	Gnosjö Nya Fabriks AB
4 cases of turneries	475 kg	Tostarps Träförädling AB
28 crates repairs (agricultural Machines)	2944 kg	In.Harvester,Norrköping
2 cases vulcanized fibee corners	476 kg	Skånska Yllefabriken
1 case Cooks steel spinning travellers	38 kg	-"-
14 packagae parts for lawn rakers	2015 kg	Emil R.Boman
14 caese empty spools	1800 kg	Motala Trikåfabrik
220 casks Silicon Carbide	25336 kg	Höganäs-Billesholm AB
23 barrels melting ironbar ends	11880 kg	AB Ferro-Export,Sthlm
2 cases gauges & tools	235 kg	C.E.Johansson,Eskilstu
7 oil casks of woodtar pitch	5658 kg	Skogens Kol AB
32/2 barrels of wood tar	1550 kg	-"-
24/1 barrels of wood tar	3720 kg	H.Alpen AB
690 cases of matches	39060 kg	Petterson & Holmström
2500 bales dry sulphite pulp	508.000 kg	Korsnäs Sågverks AB
1235 bales wet wood pulp	250.952 kg	Scharins,Ursviken
3600 bundles of boxboards	14.619 stds	A.Ordquist AB,Gtbg
205 reels of paper	20.088 kg	Katrinefors AB
1 case of rollers (tryckerivalsar)	360 kg	Niels R.Parelius,Gtbg
6871 pieces of deals	47315 stds	Hjältevads Träförädlin
481 coils of steel wire rods	24.613	Uddeholms AB
225 reels of uncoated boards	58490 kg	Inlands AB
3126 bundles of boards	12.606 stds	AB Lådbräder,Gtbg
400 bundles of boxboards	2262 stds	Jacobson & Lundin,Gtbg
60 cases of steel	15233 kg	Hällefors Bruks AB
608 bales of woodwool	30.000 kg	C.Fr.Waren & co
629 bales wrapping paper	80.602 kg	Billingsfors-Långed AB
91 reels wrapping paper	14703 kg	-"-
269 pieces of rolled tubes	24407 kg	Sandviknes Jernverk
30 cases of steel	5972 kg	Uddeholms AB
14 cases of steel	3909 kg	Hällefors Bruks AB
9 bars of iron.	784 kg	-".
8 bags of bobbins	350 kg	Nordlund & co,Gtbg
106 cases of box boards	5072 stds	Sigurd Herlitz,Sthlm
126 bales/22 reels tissue papaer	11774 kg	Klippans Finpappersbru
3 bales of manifold paper	555 kg	-"-
339 bales & reels of tissue paper	22981 kg	-"-

Forts

ROSENHOLM 9.4.40

forts lastkonossement

260 pieces of spares	28000 stds	Timber Trading CO
1 bale of woollens	31 kg	O/Y Stockman,Helsinki
17 barrels tar pitch	?	Skogens Kol AB
252 bundles of boxboards	?	Jacobson & Lundin

Last försäkrad i SKN

SKN utbetalat totalt 530.362:46 för lastpartier av skilda slag från stora kvantiteter papper i rullar & balar till 180 fat kiselkarbid,8 säckar bobbiner, 79 lådor gångjärn, 27 lådor emaljerade kastruller,skålar o.dyl och 1 lådor delar till 250 dussin trädgårdsräfsor från AB Flexo,Stockholm.
Merparten av lastenvar försäkradi England.
En del av papperslasten från Billingsfors-Långed AB skulle ha gått med ss B rost som gick från Göteborg en vecka före Rosenholm och kom till England Hull den 17.4.40 för att sedan bli fast utanför spärren helakriget.

Frigiven last

I juni 1941 frigav Prisenhof 4 lådor svarvgods på 475 kg från Tostarps Träförädlings AB i Uddebo och de sändes till Göteborg.
I juli 41 frigavs 6 st fläktar från Rostskydds AB Lidén& Co, Sthlm och kom till Gtbg i augusti. 200 kartonger wc-apper frigavs i april 41 och såldes på auktion i Hamburg eftersom de utgjorde en barndfara i Schuppen 45. De inbringade RM 1800:- 14 kolli delar till gräsklippare frigavs i maj 41 liksom 1 låda tryckerivalsar på 360 kg från Dagens Nyheter som skulle ha gummiklätts i England. I övrigt var all last krigskontraband .

PRISENHOF UD H 1366

Telegram till UD från Hamburg 23.5.40
46 Prisenhof meddelat ss Rosenholm uppbringad Bergen infoerd Hamburg =Stridbeck.
3.10.40 kungjordes i "Deutscher Reichsanzeiger" i Hamburg (Öffentliche Bekanntmachung) att prisrättsförfarande inletts mot svenska Slbert.Lygia och Rosenholm, noeska ss Lysaker,Almora och Finse,holländska ms Nyenburgh och engelska ss Hester,Dotterel & Melrose Abbey. Reklamationsfrist till 3.12.40. SKN kopplatin Max Doflein att bevaka dess intresseb. Den 3.12 ingav Jur dr Schön & Pflügger sin besvärsskrift, vilken avvisades 26.4.41 med följande motiverigar:" Der Schwed. D. Rosenholm ist am 15.5.40 In Bergen Angehalten und aufgebracht und über Stavanger am 19.5 nach Hamburg eingebracht worden. Der Dampfer hatte eine Ladung Stückgut von Göteborg nach Hull anbord. Das Prisenrecht konnta am 15.5.40 in Norwegen ausgeübt werden da damals bereits die Norwegischen Hoheitsgewässer Hoheitsgewässer der Feinde des Reiches waren. (Art. 4, ziff.2 P.O.) Die Ladungsparteien sind ,mit ausnamhme der Parteien

ROSENHOLM 9.4.40

43 (toilet papaer) , 51 (turneries) 55 (parts to lawn mowers) & 69 (1 case of rollers -tryckvalsar) durchweg Banngut, Das Banngut macht daher nach wert,gewicht,umfang und frachtgebühren mehr als die hälfte der Ladung aus. Der Dampfer Rosenholm unterliegt daher gemäss Artikel 28, Abs.1und UU PO der aufbringung und einziehung. Die Ladungsparteien Konn. nr 43,51,55 & 69 stellen kein Banngut dar. " - Prisenhof Hamburg avkunnade 2.9.41 sin dom om indragning av Rosenholm med last im Namne des Deutschen Volkes! "Der D. Rosenholm und seine zu den Konsossementen Nr 1-35, 39-42, 47, 50, 52-5 56-58, 72-79, 99 und 100 gehörende Ladungsteile werden zugunsten des Deuts en Reiches eingezogen." - Schön & Pflüger överklagade vid Oberprisnehof i Berlin 19.12.41. I April 1942 gick der Reichskommissar beim Prisenhof med på att betala RM 354:54 för Kockums kastrullparti,motsvanade halva par tiets värde. (Frigiven last se sid 4) Rosenholm drabbade SKN endast i fråga om lasten eftersom kaskot var försäkrat i Lloyds i London.

Eget Historik

Lastångare på 1736 brton byggd 1895 i Helsingör av stål (Ex Helge) L.81,9 B. 11,6 Tillhörig red AB Rosenborg (Torsten Carlbom) i Stockholm Sedan länge upplagd i Hälsingborg inköptes ångaren i nov 1939 från red AB Portos (Robert Philis) i i Hälsingborg som 1925 inköpt ss Helge från D/S A/S Danmark i Köpenhamn. 2700 ton dw. 850 stds. 650 ihkr maskin. Rosenholms näst siste befh Sven Yngve Tingström,Göteborg ,gick iland i april 1941 och avled i juni 1958, 81 år gammal. Rosenholm ombyggdes av tyskarna hösten 1940 till Wohnschiff Oxhöft med Hapag som redare och sänktes av bombfullträffar i Hamburgs hamn 6.11.44. Efter kriget struken ur Lloyds Re ister.

TYRA BRATT 9.4.40

FAST I KOPERVIK 9.4. - PRISMANSKAP TILL STAVANGER 20.4 - I BESLAG 8.5

Rapport

Avgick Göteborg sön 7.4.40 destinerad till Swansea via Bergen för konvoj. Rumslast av 305 ton styckegods & 253 stds trävaror. 20 ombv.

Skeppsdagboken.

Sön 7.4. kl 05.40 avgått Göteborg.Lämnat lotsen vid gränsen 15.40 och fortsatt resan inom norskt territorialvatten under ledning av nors kustlots.

Mån 8.4 kl 08-16 tjocka,gått med moderat fart och avgivit ljudsignaler. Ankrat 20.05 vid Risavik för natten på grund av risk för tjocka i skärgården.

Tis 9.4 kl 05.45 hivatupp ankaret och fortsatt resan. Kl 09 ankrat vid Kopervik. Ej kunnat fortsätta resan på grund av att den Tyska krigsmakten besatt Norska skärgården och norska hamnar.

Tis 16.4 kl 18 fått order genom en Tysk officer att fartyget skall förhalas till Stavanger fre 19.4

Fre 19.4 kl 19 Order genom Tysk officer att fartyget skall vara klart fö avgång någon gång under natten.

Lör 20.4 kl 03.50 hivat upp och vgått med tysk prisbesättning ombord. Kl 06.45 ankrat vid Omöy,Stavanger.Prisbesättningen lämnat fartyge

Sön 28.4 kl 20 order från Tyske kommendanten i Stavanger att fartyget sk vara klart för avgång mån 29.4 mellan kl 11 och 13.

Mån 29.4 Kl 10.30 order från Stavanger:ingen avgång förrän nya order ges

Ons 8.5 kl 21.45 erhållit order från kommendanten i Stavanger att fartyg skall vara klart efter 3 timmar för avgång till Tysk hamn med prismanskap och under tysk konvoj.Tyske kommendanten meddelat befh att fartet var beslagtaget.

Tors 9.5 Avgången av okänd anledning uppskjuten på obestämd tid. Befh in lämnat skriftlig protest hos tyske kommendanten mot av avgå till tysk hamn uner tyskt prismanskap och konvoj.

Fre 10.5En stor del av besättningen uttryckt sin önskan att ej behöva me följa fartyget till Tyskland.

Lör 11.5 kl 18.30 order från tyske kommenadten i Stavanger att fartyget skall avgå inom 3 timmar.Befh då på order av befh lämnat fartyget fö att ej riskare att behöva medfölja till Tyskland.Styrmännen och mask isterna kvarstannade dock ombord för att fartyget inte skulle lämnas övergivet.Befh gått iland för att komma i förbindelse med svenske konsuln i Stavanger.

Sön 12.5 kl 19 Tysk prisbesättning kommit ombord ochinstallerat sig. Ingen avgång under natten.

TYRA BRATT 9.4.40

Tors 16.5 Befälet lämnat fartyget som övertagtits av den Tyska krigsmakten.
Hela besättningen avrest med tåg från Stavanger till Göteborg.
Sön 19.5 kl 10.05 besättningen anlänt till Göteborgs central.
Tis 21.5 Hela besättningen avmönstrad.

Göteborg 22.5.40
O.A.Petterson
Befh

Crew List

Befh Otto Alexius Pettersson,Gröna Vallen 5,Gtbg, 26.9.97 (½ år ombord)
1e styrman Karl Alvar Wisjö, Söderlingsgatan 13,Gtbg,27.7.06 (sedan 1936)
2e styrman Knut G.Rimner, Luntantugatan 4,Gtbg, 24.9.09
1e maskinist Erik M.Johansson, Väderkvarnsgatan 17,Gtbg, 12.5.90 (5 mån)
2e maskinist J.A.Börjesson, Verkmästargatan 39A,Gtbg, 13.12 76
Stuert K.G.Billman, Sten Sturegatan 9,Gtbg, 4.9.12
Kock Hjalmar K.Holmström, Hällevik,Mjällby,1.12.02
Båtsman E.S.Ståhlberg, Västra Näs, Mjällby, 4.4.14 (19.3.40)
Matros G.S.Larsson, Axelvold,Svalöv, 14.12.17
Jungman S.S.Kullberg, Glimåkra, 26.4.20
Mässuppassare P.H.Möller, Buktagatan 12,Strömstad, 15.3.07
Matros H.S.Olesen. Bredsträde 7,Bornholm, 15.2.19
Matros O.H.Eliasson, Drottninggatan 18,Karlstad, 2.7.08
Matros A.Gustafsson, Katarina Bangata 54,Stockholm, 22.4.11
Donkeyman A.G.Håkansson, Svanen 3,Koronagatan,Göteborg, 14.9.99
Smörjare B.Olsen, Harbäcksgaten 2, Oslo, 8.2.99
Maskinelev A.L.Stålbåg, Noret, Kopparbergs län, 24.7.18
Eldare H.Fellin, Hablingbo, Gotland, 16.1.07
Eldare Grishoff, Stigbergsgatan 12,Göteborg, 1.4.05
Eldare K.H.Larsson, Frånäs, Persnäs,Öland, 23.2.11

Sjöförklaring i Göteborg 25.5.40 kl 10

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Magnus Lundberg:inga frågor
Vice VD i red AB Östersjönl Lennart Reutersvärd,infunnit sig.
Befh företett skeppsdagboken.
Befh, 1e styrman, chiefen, båtsman lämnat sina personalia.
Befh & Chiefen de sista som lämnade Tyra Bratt.
Befh ingivit 3 st tyska dokument:

1) Stavanger den 9 Mai 1940

An die Deutsche Hafenkommandantur
Stavanger

Als Kapitän des Schwed. D. Tyra Bratt bitte ich um endgültigen Bescheid ob ich mit meinem Damfer und meiner Mannschaft den Hafen Stavanger ver-

TYRA BRATT 9.4.40

lassen könne. Ich protestiere gegen abfahrt von dem Hafen in Stavanger in Deutschem Konvoy oder mit Deutscher Preisemannschaft.

Hochachtungsvoll
Otto Alexius Petterson
Kapitän des Schwedischen Dampfers Tyra Bratt

---

2) KOMMANDANT DER SEEVERTEIDIGUNG STAVANGER

Stavanger den 13 Mai 1940

An den Kapitän des Schwedischen Dampfers
"Tyra Bratt."
Z.zt. in Stavanger

In anbetracht der Tatsache ,dass die Mannschaft ihres Schiffes sich weiger dasselbe den Anordnungen des Deutschen Oberkommandos gemäss über See zu bringen, wird ihr Schiff "Tyra Bratt" von der Deutschen Regierung beschlag nahmt. Die sich weigernde Besatzung hat sich sofort von bord zu begeben und dem Schwedischen Konsul zu melden. Sie wird ersetzt durch eine entsprechende Deutsche Besatzung.

Thierfelder
Korvettenakpitän

Stämpel:
Kommando
Feldpostnr 38849.

---

3) BESCHEINIGUNG

Der Kapitän wird hiermit bescheinigt ,dass das Schiff "Tyra Brat mit Ladung Heute den 16 Mai 1940 14^{30} Uhr von einer Deutschen Besatzung übernommen wurde. Kapitän und 1. Maschinist verliessen als letzte das Schiff.

Stavanger den 16 Mai 1940
Ob.Stückenstr. Nicolai

UD H- 1365

Telegram UD till rederiet 15.5.40 kl 12.15

Konsulatet Stavanger meddelar Tyra Bratt avgått därifrån med tysk besättni stop Svenska besättningen väntas anlända Oslo idag eller imorgon för hemre

Konsul Falck,Stavanger, 10.5.40 till Oslobeskickningen.

Jeg forsökte i hele gaar at faa herr ministeren i telefonen ,men kom ikke fream og jeg bekrefter derfor for telefonsamtale imorges og takker for Herr ministerens senere telefonopringning til mig efterat ha talet med

TYRA BRATT 9.4.40

Stockholm. Saken for de 4 svenske dampskibene som nu ligger iggen her i Stavanger,nemlig Tyra Bratt,Framnäs,Edda og Balticia er den:

Onsdag 8.5 var vi atter i konferance med de Tyske myndigheder her, uten at faa nogen ordre om hvad der var bestemt med hensyn til skibene,men onsdag aften kom der Tyske officerere ombord og gaa ordre om at gjöre sjöklart snarest mulig og baaterne var klar for avgang kl 12 inatt. Imidlertid kom der ingen videre ordre om avgång.Igår morses kom kapteinerne herop og meddelte mig dette og vilde da insende protest mot at avgå. Jeg meddelte da at jeg ikke kunde indsende nogen protest uten efter konferance med de svenske myndigheter,men at kapteinerne kunde gjöre dette sjelv og faa sin underskrift attesteret av konsulatet. Etter konferance med en hervaerende adovkat blev der da fra hvertenkelt baat sent fölgende skrivelse:

Als Kapitän des Schwed. Dampfers ...... Bitte ich um entgültigen bescheid etc (Se sid3) --- Og disse brever blev overlevereret den Tyske Hafen-kommandant. Ved konferancen med ham igaar blev der da uttalt at der ikke var mening i at baaterne skulde bli liggende yrkeslöse i Stavanger,men borde avgaa til Tyskland,hvor de da igjen skulde faa last opover til Norge. Naar kapteinerne nu protesterer mot avgang,saa begrunder de dette med at baaten nu ligger sikkert i havn under tysk kontroll og saaledes ikke kan behandles paa samme maate som en baat der blir opbragt i rum sjö. Nu fprlanger ogsaa en xxhel del av manskaperne avmönstring,saerlig efterat der er blit bekjendt att ss Monark ,som avgikk herfra, er blit saenkt. Jag har hittills efter bedste evne overtalt manskaperne at bli staande ombord,men nu blir de utaalmodoge og vil rejse hjem. Der er endnu intet paabud kommet fra tyskerne om negtelse av avmönstringer. Efter jexx som jeg förstod Herr ministeren i telefonen kan jeg da paa forlangende avmönstre svenske mandskaber og vaere dem behjaelplig med reisepenger till hjem-stedet og jeg skal nu konverere med kapteinerne herom.

Oslobeskickningen till UD 28.5.40

Tyra Bratt och Framnäs avgick igår från Stavanger med tysk prisbesättning ombord under svensk flagg. ((UD meddelat rederiet))

Stridbeck,Hamburg i telefon 28.6.40

Meddelat UD i Stockholm att Gallia, Tyra Bratt i förrgår infördes till Hamburg medan Eros kvarligger i Stavanger .

Montan,UD, i brev Sthlm 22.6.40 till Oslobeskickningen

(Till sekr. MavDowall-Pihlström) Broder! Åberopande ditt handbrev till Åström den 18.6 angående fartygen Snaefell och Tyra Bratt,vore jag tacksam om du hos vederbörande tyska marinmyndigheter kunde söka erhålla närmare uppgifter om Tyra Bratts öde.

forts

TYRA BRATT 9.4.40

Sekr.MacDowall-Pihlström,Oslo till Ståhle,UD, i brev dat. Oslo 28.6.40

...Ber jag få meddela att jag idag vid besök hos KMD erfarit att Tyra Brat den 15 ds i oskadat skick från Larvik avgått till Tysk hamn.

SKN EVII vol 185 /EIII 175

LASTEN

602 bales of boards (papp)	150.525 kg	Fiskeby AB,Norrköping
326 bales of woodpulp boards	87.137 kg	Strömsnäs Bruks AB
96 bales -"-	12.825 kg	Lagamills AB, Jönköping
875 cases matches	57.550 kg	Petterson & Holmström:g
3 cases tinned anchovis	182 kg	Sv.Fören.Konservfabrike:
2000 bundles of boxboards	7.160 stds	Arvid Ordquist,Gtbg
2400 -"-	15.509 stds	Jacobsson & Lundin,Gtbg
4034 bundles of tinplate battens	37.576 stds	-"-
5788 bundles of boxboards	56,317 stds	Trävaru AB Dalarne i Vansbro
9217 bundles of scantlings	79.702 stds	Billeruds, Säffle
261 st pinewood doors,type E	3080 stds	AB SEFAB, Sthlm
2 packages & 57 pieces doors & 10 pieces of gates.	0.985 stds	AB Fredrik Cöster,Gtbg
5563 bundles of planed boards	52.436 stds	Alvers & Bergenhed,Gtb

Assurans

Huvuddelen av lasten till firmor i Bristol,Bath,Sussex,Cardiff,Finsbury, Swansea och London var assurerad i England.
SKN hade assurerat 3 lådor ansjovis, 249 kolli furudörrar från SEFAB och 1024 balar papp från Strömsnäs Bruk, Fiskeby och Lagamills AB.
18 st av rederiet förhyrda presenningar hade av befh avlämnats i Bergen ti konsul Ameln där och sänts till Göteborg med motorseglaren Douglas.
SKN betalat 110.276:43 för last.

Kaskoassurans

SKN 2.10.40 bet. till rederiet 540.000:-
SKN 8.1.41 betalat 160.000:-
SKN lämnat revers 9.1.41 på 200.000:- vilken senare återlämnades varvid 75.000 kr överfördes å krigsförlista ss Arete.
SKN proveny 11.1.47 175.000 kr då fartyget återköpes av rederiet
SKN 16.1.47 till War Risks Insurance Office betalat 480.000 kr i likvid för det av rederiet imköpta fartyget.
SKN betalat för advokater o.a vid Prisenhof 9.108:09

=========================

TYRA BRATT 9.4.40

PRISENHOF

I Öffentliche Bekanntmachung ,Hamburg 19.7.40, tillkännagav Prisenhof att des Prisenrechtliche Verfahren eingeleitet worden ist, wegen des Dampfers und der gesamten Ladung. Detta kungjordes 25.7 i Deutscher Reichsanzeiger samtidigt som prisrättsförfarande mot norska ångarna Halse, Mars, Standard och Bygdöy och finska ss Antares. - Den 24.1.41 prisdömdes Tyra Bratt med last och endast 3 lådor ansjovis frigavs. Oberprisenhof i Berlin stadfäste denna dom först 1.12.44.

Historik Eget

Lastångare på 1309 brton byggd 1923 vid Kockums i Malmö av stål. 735 ihkr L. 70,8 B. 11,4 Tillhörig Ångf AB Östersjön (G.A.Bratt) i Göteborg. Sjösatt 14.12.22, levererad i mars 1923.Enkeldäckad med 2 rum, 4 intrunkade luckor, back,brygga och poop.Det sista trunkdäckade fartyg som byggdes i Sverige. 12 knop på 9 ton kol/dygn. 2 skotska pannor med Smitha överhettaraggregat & forcerat drag.Dynamomaskin för el. belysning. Insatt på rederiets trade på Bristol. - Återfanns 1945 i Hamburg, rostig och vanskött med namnet Nogat .Ombord bodde hemlösa civila. SKN:s Sten Haeger besiktigade 13.11.46 och fann att i stort sett allt måste förnyas: alla trädäck,delvis alla järndäck, all inredning,lejdare, luftrör,dävertar, båtar,barlastpump etc med ~~xxxxxxxxxxx~~ genomgång av allt maskineri, ankarspel, winschar etc. Ångf AB Östersjön bjöd 450.000 kr för fartyget vilket War Riskt office accepterade. Att få fartyget hembogserat visade sig svårare. Engelska militärledningen kundeinte tillåta tyska bogserare att göra utlandsresor.Maritime Section i Hamburg meddelade 29.1 47 SKN att alla tyska fartyg är förbjudna att göra utlandsresor och at det inte var någon idé att besvära det Allierade Kontrollrådet i Berlin med en förfrågan. Först i maj 1947 ordnades bogseringen genom att Nogat avhämtades i Kiel av Röda Bolaget. Den 20.5.47 bogserades hon till Lödöse varv för att återställas i ursprunglig skick. I mars 1948 var arbetet klart och som Hervor Bratt gjorde hon sin första fredresa Göteborg-Bristol dit hon kom 9.4. Lastade sedan i Newport för Malmö. (1940 -44 var Nogat hemma i Hamburg med Leth & Co som redare,överfördes sedan till L.Müller i Bremen) - på resa Glasgow- Södertälje med koksl ast rände Hervor Bratt natten till fre 29.1.49 i SW storm hårt på grund i Minch Channel mellan Trodday Point och Fladda Chuain, 6 km N. Skye Isles norra udde i Hebriderna. Befh L.B.Kjellander, Gtbg och de övriga 18 ombv undasttes i dagningen av Stornoways livräddningsbåt som ilandförde 17 man. Befh, 2e styrman och 2e maskinisten stannade frivilligt kvar ombord. Vid ebb hade fartyget 5 meters fribord, vid högvatten låg däcket i ytan och botten,roder och propeller var sönderhuggna.Den 31.1 anlände bärgningsångaren Salveda och i 1½ månads tid kämpade människan envetet mot havet för att rädda ångaren. Stormar spoli-

TYRA BRATT 9.4.40

erade oupphörligt de framsteg som gjorts med lämpning av last och prov. tätning och länspumpningsförsök. Endast några av befälet kvar hela tiden. Förs kl 09 mån 14.3.49 kunde fartyget dras flott under oavbruten pumpning och ankras i Vig Bay för tätning. Tis 15.3 skulle 3 bogerbåtar släpa fartyget mot Clyde men kom in i storm tord 17.3 vid Hull of Intyre och Hervor Bratt slet sig och var mycket nära att driva iland igen.Den 18.3 kom bogser släpet till Firth of Clyde och på varv i Greenock reparerades skadorna i 4 månader. Den 23.7 avgick Hervor Bratt eft bunkring till Blyth för lastning på Göteborg. I nov 1960 såldes Hervor Bratt för 290.000 kr till Red AB Östersjön i Trelleborg och fick namnet Vibeke Christensen, befh Sixten Alm. Natten till 18.10.61 på resa Dordrecht-Emden i barlast strandade hon i OSO storm på nordsidan av banken ~~Rottum~~ Rottumerplast utanför Borkum men låg mycket högt och flottogs vid högvatten 26.10 av högsjöbogsereren Atlas ich inbogserades till Emden med smörre bottenläckot. - På exekutiv auktion i Trelleborg maj 1963 gick Vibeke Christensen till köpare i Grekland för 160.000 kr, Michael Hambury, och avgick 25.6.63 som Irene från Ystad till Emden. 1964 blev hon Flora Athanassiadi och 1965 Giannikis F och förliste den 8.2.1967 vid Laurium.

TORNE 9-14.4.40

SÄNKT PÅ NARVIKS REDD I SAMBAND MED STRIDERNA OM STADEN EFTER 9 APRIL -40

Rapport

Liggande å Narviks redd i avvaktan på order om avgång. Last av 5363 ton järnmalm. Djupg F 20'A 21'8'' 33 ombv
Träffad av granat i förskeppet 10.4, råkade i brand. Sjöstillt,snöbyar.
Fartyget sjönk den 14.4. 2 man skadade.

Journalutdrag

Lör 6.4. 15.30 förtöjt vid Kaj nr 1 i Narvik och börjat lasta kl 14.30. Lastningen -ågått till kl 20.30

Sön 7.4 kl 22 fortsatt lastningen.

Mån 8.4 lastningen pågått till kl 16 då fartyget var lastat med 5363 ton järnmalm. Kl 17 avgått från malmkajen u hamnlots ledning assistera av båtmän och en bogserbåt. Kl 17.40 ankrat på redden,BB ankare. Order kommit att inga fratyg får löpa ut från hamnen. Vaktman från land.

Tis 9.4 kl 04.20 uppstod strid mellan Norska och Tyska stridskrafter.Strid kortvarig. Besättningen stannat ombord.På grund av fartygets läge. i förhållande till övriga uppankrade fartyg samt närheten till land bestämdes att boga ut STB ankare. 05.20 började besättningen härmed. Därvid råkade wireløparen till ankarginan,som var med till förhalnings spelet på backen, att slira. När de som handhade wiren märkte detta släppte de wiren som löpte iväg.Matrso V.Metz och lättmatros A. Enkek kom ivägen för wirebukten och skadades svårt. Jungman Mollkvist fick ett slag av wiren över handen.Så fort sig göra lät sattes STBbåt i sjö och de 2 svårt skadade inlandfördes på Fagerneskajen. Därifrån forslad de i ambulans till Narviks lasarett. Jungman Mollkvist kvarstannat om bord, och fått handen bandagerad. Närvarande vid olyckan var 2e och 3e styrmännen, timmerman, båtsman, lättmatroserna Olsson, Blomster och Bergdahl samt jungmännen Larsson och Mollkvist. Vaktman från land för natten.

Ons 10.4 04.45 började striden mellan Tyska och Engelska sjöstridskrafte Fartyget övergavs snarast möjligt med bägge livbåtarna som landade vid Fagerneskajen. Besättningen skingrades i olika grupper för att söka skydd mot granatelden. På väg in till staden omkring kl 08 iakttogs att Toren skjutits i brand förut. På vägen upp skadades lättmatros Bergdahl och fördes till sjukhuset.

Tors 11.4 Fartyget fortfarande i brand. Begärt hjälp från LKAB och de Tyska myndighetena att få gå ut och släcka elden men fick svaret att ingen hjälp kunde erhållas enär Styrbjörn var utan bunkerkol. Under

TORNE 9-14.4.40

f.m. varit ombord och funnit att elden spritt sig till lastrum nr 1.

Fre 12.4 Fartyget fortfarande i brand.

Lör 13.4 Fartyget fortfarande i brand.

Sön 14.4 kl 06 endast obetydlig rök från förskeppet. Mellan kl 13.30 och 14 iakttogs en motorbåt långs sidan av fartyget. Kl 16 började Torne sjunka med aktern före. Kl 16.30 var akterskeppet under vatten. Kl 17.22 sjönk även förskeppet. Masterna och skorstenen synliga ovan vattnet.

Sön 21.4 08.20 avgick tåg från Narvik varvid alla svenskar medföljde, även den skadade lättmatros Bergdahl. Kvarlämnade 2 estniska och 5 norska besättningsmän iland,

Mån 22.4 En del av besäätningen lämnat tåget för att resa till hemorterna. Övriga anlänt till Stockholm ca kl 10.

Stockholm 24.4.40
J. Åkerlund
Befh

Sjöförklaring i Stockholm tis 30.4.40 kl 11.30

Sakkunniga Ernst Perno & Otto Dahlquist ställt frågorna:
1) Vem skötte avhållet av ginlöparen vid utbogandet av STB ankare?
2) Hur många törnar runt spelnocken användes?
3) När användes senast STB ankare?
4) På vad sätt skadades lättmatros Bergdahl den 10.4?
För SKN inställde sig jur.kand Lars Waldenström
För rederiet inställde sig tjänsteman Gösta Carlsson

Befh Åkerlund: Ej själv åsett ankarfällningen den 9.4. Uppgifterna om denna härrör från 2e styrman Palm. Mollkvists skada i handen obetydlig. Bergdahl skadats av en granatskärva i korsryggen den 10.4 - Befh inte sett var Torne träffats av granater utan konstaterat att så skett vid besök ombord den 11.4 i sällskap med 1e och 3e styrmännen och kocken Lindquist, för att rädda skeppspappren. Branden ombord var då inte särskilt svår och hade kunnat släckas om besättningen kunnat disponera bogserbåten Styrbjörn. Av tillståndet ombord å Torne 11.4 hade tydligt framgått att främmande personer varit ombord under besättningens bortovaro och tagit kvarlämnade kläder samt bl.a brutit upp proviantförrådet. På morgonen den 14.4 var röken från förskeppet så obetydlig att det tyckts som om elden höll på att dö ut av sig själv. Befh från land endast otydligt sett motorbåten som legat förtöjd vid Torne. Inte kunnat se om den var bemannad eller om någon person gått ombord på Torne. Torne sjönk med

TORNE 9-14.4.40

aktern före varför troligen bottenventilerna i maskinrummet akter blivit öppnade. Granathålet i förskeppet hade legat högt över vattenlinjen. Hettan från branden föröver kan visserligen ha skräckt en del naglar så att läckor uppstått men fartyget sjönk som sagt med aktern före.

Ordern den 8.4 att inga fartyg fick lämna hamnen hade kommit från LKAB och inget skäl hade angivits, men befh förmodade att det berott på att engelska minfält utlagts på norskt vatten. Toren hade sedvanliga neutralitetsmärkningar i vertikala band på bogar och låringar, stor svensk flagga målad midskepp på båda sidor samt " Torne - Sverige." En svensk flagga, målad på väv insat i en ram, hade fastgjorts akterut i solsegelåsarna och svenska flaggan hela tiden varit hissad på flaggspelet.

Ie sturman Andersson: Funnit sin hytt uppbruten och plundrad den 11.4 Tidigare sett tyska marinsoldater gå ombord i farrtyget. Granathålen föröver legat 1- 2 famnar över vattenlinjen. Elden hade spritt sig till rum I men inte varit av såarare natur. Ie och 2e styrmännen åter varit omnord den 14.4 då elden nästan dött ut, det pyrde bara lite i förpiken. Senare på dagen hade Ie styrman, som uppehållit sig på sjukhuset, därifrån sett att Torne börjat sätta sig på akterskeppet.

2e styrman Palm: Avhållet av ginlöparen skötts av lättmatros Bergdahl. Matros Mets hade en törn av wiren runt en pollare och lättmatros Enkel haft att klara wiren. Då ankaret lättades från däck hade wiren legat 5 törnar runt spelnocken. Det hade snöat på morgonen och bildats is på nocken, och det hade snöat lätt även under arbetet. Mets fått lårbenet skadat, Enkel skenbenet. - 2e styrman märkt 10.4 kl 11 att eld utbrutit föröver på Torne. Då han var ombord med 4 man senare samma dag brann det "rätt bra." I hytterna akter var större delen av besättningen och befälets kläder borta och i hytterna låg kringkastade våta kläder som tillhört tyska marinsoldater. - Då Palm var ombord igen 11.4 pyrde det bara föröver. Samma på f.m 14.4, då pyrde det bara i förpiken. Torne låg med samma djupgående som tidigare dagar. På f.m.14.4 sett Torne sjunka med Aktern före.

Matros Sjöblom: Hjälpt till att föra iland de skadade den 9.4 Varit ombord med Ie styrman den 11.4. Då brann även garneringen i rum I. Sjöblom varit ombord igen den 14.4 i sällskap med kocken och salongsuppassaren. Då de i en roddbåt kom till fartyget låg em överbyggd motorbåt förtöjd vid ena fallrepstrappan varför de i sin båt avvaktat att denna motorbåt skulle lämna. Sett 3 tyska marinsoldater komma ner i motorbåten från Torne. Ej sett om de medförde några verktyg. När Sjöblom sedan kom ombor hördes bruset av inforsande vatten varför han antog att tyskarna öppnat bottenventilerna i maskinrummet. Då han lämnade Torne hade akterskeppet under tiden han varit ombord sjunkit c:a 1'.

TORNE 9-14.4.40

Kocken Lindquist : Varit ombord med Ie styrman den 11.4 Sett 4 tyska marinsoldater lämna Torne i en motorbåt 14.4 innan fartyget började sjunka.

Crew List SKNEIII 172

Befh John Gustaf Åkerlund, Krukmakaregatan 3,Sthlm, 23,3.91 (Jan 1931)
Ie styrman Nils Göte Andersson, Järnvägsgatan 18A,Nyköping, 29.9.10
2e styrman Verner Emanuel Palm, Ekedalsgatan 3,Gt bg, 26.6.08 (06)
3e styrman Ingeman Karl Arvid Lyth, Slite,Gotland, 3.10.17
Chief Nikanor Edin, Smedjegatan 3, Örnsköldsvik, 2.9.83
Ie maskinist Thure Evald Karlsson, Göteborg, 27.9.86
2e maskinist Erling Holsböe,Trondheim ,14.12.09
Telegrafist Nils C.J.Schenke, Karlavägen 60,Stockholm, 4.6.06
Båtsman Konrad Martin Nikolai Arntsen, Ure i Lofoten, Norge, 8.12.96
Timmerman Erling Bertling, Storgaten 32, Tromsö, 6.7.11
Matros Gunnar Wilhelm Sjöblom, Västerlånggatan 49,Kristinestad, 28.7.12
Matros Victor Mets, Töstamaa, Estland, 7.2.10
Matros Anders Enkel, Rumpv. Wormsö, Estland, 6.1.12
Lättmatros Vilho Blomster, Saha 2, Räfsö, Finland, 13.9.14
Lättmatros John Rudolf Olsson, Lundby, Ellevadsholm, 30.10.20
Lättmatros Ingvar Bergdahl, Sjukstugan, Nederkalix, 30.7. 20
Jungman Henning Konrad Mollquist, Ellevadsholm, 31.7.21
Jungman Kurt Larsson, Stockholmsvägen 29, Norrköping, 8.3.20
Donkeyman Gustav Robert Åkerberg, Oligatan 3,Norrköping, 21.8.86
Smörjare Karl Sverker Olausson, Fyrmästaregatan 10, Uddevalla,12.12.10
Smörjare S.K.Stangeland, mönstrat i Narvik 8.4.40 (SKN ännu 30.9.40 inte fått tag på honom för effektersättning.)
Eldare Allan Bertil JOhansson, Viken 67,Karlstad,15.7.07
Eldare Anders Tage Helmer Stenwall, Ödeborgs bruk, Ödeborg, 16.2.22
Eldare Sven Bertil Lennart Kofoed, Lagrebergsgatan 26,Uddevalla, 13.7.08
Eldare Mats Oscar Albin Fröjd, Flateby, Strömstad, 21.2.07
Eldare Erik Grundström, Järnvägsgatan 9, Karlstad, 19.7. 03
Eldare Ingolf Kristoffer Berentsen, Bergen, 8.1.87
Lämpare Alf Torleif Björk, Ramnöret 65, Uddevalla, 17,0.15
Stuert Gustav Söderblad, Svartöstaden, Luleå, 4.8.00
Kock Axel Konrad Lindquist, Baskemölla, 16.2.13
Salongsuppassare Gustav Holger Andersson, Storsvängen 25,Norrköping, 31.8.17
Mässuppassare Arne Roland Andersson, Erik Dahlbergsgatan 5, Uddevalla,2.11.20
Skansuppassare Karl Bernt Nordgren, Smedbyvägen 78, Norrköping, 8.8.20

Lättmatros Bergdahl skadad av granatskärva i korsryggen 10.4
Mets,Enkel & Mollquist skadade 9.4 i wireolycka på backen.

TORNE 9-14.4.40

KK memorial 1.6.40

Av allt att döma sänkts av tyska marinsoldater vilka öppnat bottenventilena. SS Torne, liksom de övriga inneliggande fartygen tillhöriga Grängesbergsbolaget, var försett med tydliga påmålade neutralitetsmärekn å sidor bogar och låringar samt hade dessutom svenska flaggan blåsande från spelet akterut.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 172

Protest avgiven av konsuln i Narvik 15.4.40

An das Deutsche Oberkommando in Narvik. Narvik den 15.4.40

Weil der neutrale Schwedische Dampfer Boden in den Hafen von Narvik um 6 Uhr Heute fr-H gesunken ist ohne dass Schusswechslung stattgefunden hatteä- und der neutrale Schwedische Dampfer Torne gesten nachmittag um 16.30 Uhr gesunken ist und weil man meint dass di ursache Deutscher ursprung ist, erlaubt sich das Konsulat auf das bestimmteste dagegen zu protestieren und auch darum zu bitten dass die noch im Hafen von Narvik genelgenen Schwedischgen Schiffe Stråssa und Oxelösund friedlich da liegen bleiben können.

Das Königliche Schwedische Konsulat in Narvik 15 April 1940
Josef Eriksson
Konsul

Effekter

"Var god skicka pengarna så fort som möjligt enär jag är utan kläder", skrev salongsuppassare Andersson 20.4 till rederiet . Han hade förlorat kläder o.a.för 770:- , fick 475:- den 7.5.40

"Beder härmed få pengarna snarast möjligt enär jag är utan kläder," skrev även jungman kurt Larsson, Norrköping, till rederiet i sin förteckning som inkom 25.4.40. Han fick 450:- den 7.5, hade förlorat för 851:90. Stuert begärde 1468:50 i sin lista som rederiet fick 27.4 Han fick 787:50 den 11.5. Det var ingen ombord som tjänade på att Torne blev sänkt. Befh begärde 3512:- plus 527:- för instrument- fick 2327:- från rederiet 7.5Bland befh tillhörigheter fanns en grammofon med skåp och skivor 375:-, radio 100:-, sprit,vin och rökverk 110:-, en dubbel läderväska 150, 19 fotografiramar med förstoringar 150, flaggstänger med föreningsflaggor 18, 2 amatöralbum i läder 35, 5 virkade & handbroderade prydnadskuddar 60, 3 tavlor 36, uniformsrock i flottans modell 200, långpäls i doffel & fårskinn 250, en bröstknapp med pärla 25 mm mm

Ie maskinistens förlust 1567:20, fick ut 787:50

TORNE 9-14.4.40

På UDHP 80c 3514 Endast sjöförklaringsprotokollet

Donkeyman Sverker Olausson berättar

(T.Fredh:" Så stred vi i kriget" (Lysekil 1979)

På morgonen den 9.4.40 väcktes besättningen av kanoneld. Det var snödis och dålig sikt och frampå dagen såg man tyska jagare med hakkorsflaggorna syn - liga. Från Torne såg man också drivande lik i vattnet. Det var offer från Norge och Eidsvold. Vi stannade dock kvar ombord på Torne som var svenskt territorium. 2e styrman Verner Palm ,Gtbg, berättar att 5 engelska jagare kom in i hamnen den 10.4 Torne låg mitt i skottlinjen då tyska båtar sökte skydd bakom den svenska båten. Vi beslutade oss för att gå i livbåtarna. Rodden in till kaj gick förbi sårade som låg i vattnet. Det var besättningarna från sänkta tyska fartyg. Många var indränkta med olja från fartygens bunkertankar. Det var hemskt att höra de sårade. Det går inte att simma i olja.Vi vågade inte ta ombord några av dem . Risken var att vår båt skulle kantra då. Under tiden susade granater över våra huvuden. Två granater slog ner alldeles intill oss och under rodden in till Fagerneskajen ven granaterna över livbåten.Akter om Torne sjönk en jagare. Vi sprang iland och tog skydd bakom några järnvägsvagnar när en norsk ångare exploderade en bit ifrån oss. 16-17 man från Torne kunde sedan få tak över huvudet för natten.Nästa dag tog sig styrman Palm och några man i livbåten över till Torne. Det brann då i förskeppet efter träffar. När vi kom akter ut visade det sig att folk från de tyska jagarna varit ombord och stulit våra kläder. Halvvägs mellan kajen och Torne dök det upp en snipa med en man ombord. Det visade sig vara kapten Mallander på Boden som varit ute vid sitt fartyg för att försöka bärga mat och kläder. När han kom ombord hade fartyget tagits av tyskarna. Mallander fick stå i enskild ställning medan tyskarna festade runt i Bodens spritförråd. Han blev också hotad med pistol av tyskarna. De svenska sjömännen fick hanka sig fram hos olika inkvarteringar i staden . Under tiden gjordes flera försök att komma hem. Styrman Palm m.fl gjorde ett försök att ta sig över Nordals bron, 12 km utanför Narvik. Norrmännen hade dock gått i ställning vid brofästet efter att ha sprängt bron i luften. Vi hamnade i skottregnet mellan tyskar och norrmän och var tvungna att gå tillbaka till Narvik. Den 13.4 kom en engelsk flottsyrka in på redden och sänkte allt som fanns På 5 dagar strök 6 Grängesbåtar med. Vi gjorde sedan nya försök att ta oss bort från Narvik. Två av oss fick tag på en järnvägstralla och gav oss av. Vi passerade några tunnlar utanför Narvik men sedan fick vi ge upp. Rälsen var söndersprängd av engelskt flyg och vi fick vandra tillbaka till Narvik. Efter nästan 14 dagar blev det klart att ca 300 svenskar och finnar skulle få resa hem. Med i truppen var också en hel del tyskar klädda

TORNE 9-14.4.40

i fina fårskinnspälsar.Det var folk från de tyska jagarna som tröttnat på krigarlivet.De hade stulit lite kläder och sdean tagit chansen att få komm till sverige. Efter att ha vandrat förbi de söndersprängda järnvägsspåren kom vi till ett svenskt ambulanståg som väntade på oss. Via Riksgränsen kom vi till Vassijaure och sedan efter några dygn ner till Stockholm. Olausson hade mönstrat på Torne samtidigt som Sven Kofoed, Arne Andersson och Alf Björk, alla från Uddevalla. - Styrman Palm gick sedan på Narvik och Kalix i Tysklandstrafiken och 1943-44 på Kiruna utanför spärren.

Se även Boden 9-15.4.40 för UD-rapport

Egna noteringar

Den 9 april 1940 i Narvik

Tisdag 9.4.40 kl 02.30 kom det signalmeddelande till den Norska marindstyrkan i Narvik att flera tyska jagare löpt in o Ofotfjorden med hög fart. De båda kustpansarbåtarna Norge och Eidsvold ,byggda 1900, på 3645 depl.to tog upp ångan. Eidsvold, kommendörkapten O.I.Willoch, gick ut mot hamninloppet medan Norge lade sig längs stora malmkajen. På redden och i hamnen låg 10 tyska fartyg, 5 engelska, 3 norska, 3 holländska samt svenska malmångarna Torne, Boden, Stråssa och Oxelösund. Tät snötjocka rådde.
Kl 05015 prejade Eidsvold med ljussignaler tyska jagaren Wilhelm Heidkamp korvettenkapitän Hans Erdmenger (1811 depl.ton, byggd -36) En tysk officer kom över till Eidvold i en motorbarkass och krävde kapitulation, vilken begäran avslogs efter telegrafisk förfrågan hos eskaderchefen , kommendörkapten Per Askim, ombord på Norge. Den tyske officeren gick tillbaka i sin barkass som under skarp gir med rusande motor styrde bort från Eidsvold som låg stilla i snötjockan i höjd med jagaren. Kommen 50 meter akteom Eidsvold sköts från barkassen upp en röd raket, den avtalade signalen att normännen tog upp striden . Omedelbart därpå avsköts från 150 meters håll 3 torpeder från jagaren mot den gamla pansarbåten som flög i luften med man och allt. Endast 8 man av 270 överlevde. Explosionen väckte hela Narvik och alla ombord på båtarna i hamnen. Den följdes av kanonsalvor som ekade mellan fjällväggarna i mörkret och snötjockan. Då jagarna kom in på redden öppnade Norge eld mot inloppet.Jagaren Georg Thiele erhöll en träff av en 21-cm-granat och rapporterade oregelbunden eldgivning från ett grått skrov vid en av pirarna. I tro att engelska jagare anföll sänkt besättningen på tyska ss Bokenheim sitt eget fartyg och gick i båtarna. Träffad av 2 torpeder från Bernd von Arnim kantrade Norge i ett moln av ånga och rök och sjönk med större delen av sin besättning. + 177 man 97 man överlevde. De 2 pansarbåtarna "waren erledigt." Den tyska jagarflottiljen

TORNE 9-14.4.40

ankrade på redden eller gick in till kaj och började landsätta Bergsjägare under general Dietls ledning, medan tyska trupper dök upp från de tyska malmfartygen på redden som var lastade med krigsmateriel. 9 av dem hade anlänt till Narvik den 8 april. Den yrvakna norska bataljonen i staden gav sigutan strid inför övermakten.

Onsdag den 10 April 1940 i Narvik.

Kl 05.30 ons 10.4 angreps Narviks hamn i yrande snötjocka av H.M.S Second Destroyerflottilla: jagarna Havock,Hardy,Hunter ,Hostile och Hotspur som osedda smugit sig uppför Ofotsfjorden och helt överraskade tyskarna. Fem de tyska jagarna låg på redden, de övriga kom till undsättning från Fallangen- och Herjangsfjordarna . Wilhelm Heidkamp och Anton Schmitt och ett stort antal av lastfartygen sänktes, jagarna Dieter von Roeder och Hans Lüdemann skadades svårt. Det var ett oavbrutet helveteslarm mellan fjällväggarna när alla tycktes skjuta vilt på varandra. Tyskarna visste inte först om fienden kom från luften eller från sjösidan. Med akterskeppet bortslitet av en torped sjönk en av de tyska jagarna skjutande i blindo med sina lättare pjäser, medan en av 12-cm-kanonerna låg vid aktre skorstenen, en på backen och den tredje blockerat nedgången från bryggan. Överallt sjunkande fartyg och överlevande kämpade för livet. Förföljda av de tillskyndande jagarna retirerede engelsmännen ut i Ofotsfjorden där H.M.S. Hunter rändes på land efter svåra träffar och H.M.S.Hardy sänktes. Överlevande som tog sig iland sökte ta sig uppför de snötäckta klipporna i genomvåta kläder och tillfångatogs av patruller från de tyska jagarna. H.M.S. Hotspur och Havock hade fått svåra skador men undkom tillsammans med Hostile och Hotspur.

Lördag den 13 April 1940 i Narvik

Lördag morgon 13.4 kl 04.45 brakade det löst igen. Stora kombinerade Engelska, Franska och Polska flottstyrkor med slagskepper Warspite och dess 38-cm-pjäser i täten trängde in på redden och sänkte inom loppet av 30 minuter 2 tyska jagare vid kaj och 2 på redden medan de återstående 4 flydde in i Rombaksfjorden, där en av dem uppehöll förföljarna medan de andra tre rändes på land och sprängdes i luften. Av de 9 engelska jagarna förlorade H.M.S Eskimo förskeppet genom en torpedträff, H.M.S Punjabi och Cossack skadades svårt. Narviks hamn var täckt av olja ,spillror och lik. Iland rasade stora bränder. Samma dag landsattes engelska och franska trupper i Namsos och på andra platser i Nordnorge . De tyska styrkor som etablerat sig i Narvik började retirera på morgonen 13.4 men då ingen landsättning av tripper följde på anfallet återtog tyskarna sina ställningar.

Strider ända till den 7 juni 1940

I närmare 2 månader framåt rasade sedan strider runt Narvik och befolkningen

TORNE 9-14-4-40

fick inrätta sina liv i förstärkta och barrikaderade källare. Post- och telegraf upphörde att fungera redan påmorgonen de 9.4 . Den 28 maj inleddes ett fruktansvärt allierat bombardemang av Narvik och de tyska ställningarna och efter 14 timmars eldstorm landsteg engelsmännen i stadens centrum. Den 1-2.6 bombade Luftwaffe Narvik i brand. Stark SW vind omöjliggjorde all släckning i trähusbebyggelsen och i småbåtar flydde civilbefolkningen sin hemstad mot anvisade evakueringsplatser. Ställda mot general Dietls bergsjägare fann engelsmännen det bäst att även de utrymma Narvik. Den 7.6 lämnade Konungen Haakon VII, kronprinsen och regeringen Tromsö på en engelsk krydsare för 5 år i exil i London. Operation Weserübung var till ända. Bland varken i Narviks hamn låg Torne, Boden ,Stråssa Oxelösund och LKAB:s bogserbåt Styrbjörn. Malmlastningskajerna var sönderskjutaa , staden nerbränd.

Torne sänktes för att få fritt skjutfält

Vid det engelska anfallet den 10.4 gick Tornes besättning i livbåtarna . De flesta tog sig iland i Beisfjorden. Lättmatros Bergdahl träffades av en granatskärva i korsryggen justsom han hoppat iland. Överallt simmade oljenersmorda tyska marinsoldater. Sårade låg i rader på kajerna, Narviks sjukhus var överfyllt. 100-tals tyskar från de sänkta jagarna tog sig ombord på Torne, Boden och Oxelösund där de plundrade alla hytter i jakten på torra kläder, mat och sprit. Svenskarna togs omhand i privatfamiljer och på bondgårdar utanför staden. Befälet kunde från LKAB:s kontorsbyggnad följa händelserna i hamnen. Branden ombord i Torne berörde bara förskeppet och hade kunnat släckas med en slang om omständigheterna medgivit det. Hela skansen och kabelgattet utbrändes totalt fram till den 14.4 då tysk militär bordade, öppnade bottenventilerna och lät fartyget sjunka med aktern före kl 16 därför att fartyget hindrade ett batteri iland att hålla hamninloppet under effektiv eld. Svenska flaggan vajade i aktern hela tiden ü Sön 20.4 lämnade svenskarna Narvik. Ett 100-tal man från de 2 sänkta engelska jagarna hölls då som fångar i en cafélokal i staden. Stråssa och Oxelösund flöt då ännu, men Oxelösund var svårt ramponerad och låg med slagsida. Bland de sänkta fartygen i hamnen var Transatlantics gamla ss Tolken, byggd 1920 i Sunderland, som 1938 sålts till Th.Brövig i Farsund och fick namnet Cate B. Cate B. sjönk 10.4 efter en torpedträff. -

Sänkta fartyg i Narvik

Förutom de 4 svenska fartygen och bogs. Styrbjörn och förutom Norge, Eidsvold de tyska jagarna sänktes i Narvik följande fartyg:

9.4.40 Tyska ss Bokenheim på 4900 ton B- 24 sänkt av sin egen besättning.

10.4 Tyska ss Altona på 5891 ton B 21 (HAPAG), tyska ss Planet 5021 ton

TORNE 9.14.4.40

B-22 (senare bärgad men sänkt 2.2.45 vid Swinemünde), tyska ss Heinz Höyer på 5386 brton B-37, tyska as Martha Fisser på 4880 brton B-11, sänkt av sin egen besättning vid det engelska jagaranfallet, Engelska ss Blythmore på 6582 brton

13.4 Tyska ss Lippe på 7849 brton B 17 och ss Neuenfels 8096 brt B-25

15.4 Engelska ss Mersington Court 5141 brt & North Cornwall 4304 brt

20.4 Tyska ss Aachen 6274 brt B -23 NDL

22.4 Engelska ss Romanby på 4887 brt och Riverton på 5378 brt

Därtill: Holländska ss Dordrecht och Berniss och Norska ss Haalegg av kien, ss Eldris av Trondheim och ss Saphir av Stavanger.

Tyska ss Frelfingshausen 4339 brt B -22 blev inte sänkt men minsprängdes den 28.6.42 vid Borkum.

valkokeriet Jan Wellem på 11766 brton B.21 överlevde kriget men skrotades i England - 46.

Vrakbärgning 1954- 1959

I april 1954 började Stavangers Skibsophuggningskompani A/S bärga malmlasterna från vraken efter Torne, Neuenfels och Riverton som då legat sjunkna i 14 år med en sammablagd last av 20.000 ton järnmaam, värd runt en miljon kronor 1954. För "lossningen" av malmen användes rörledningar med 10" diam som sänktes ner i rummen varpå malmen sögs upp till läktare med tryckluft. Malmstycken tyngre än 15 kg kunde dock inte blåsas upp med denna metod. Tidigare hade malm bärgats med samma metod ut vraken av den engelska ss Africa vid Ulvik och grekiska ss Filadelfos i Målöy. -Norsk Bjergningskompani inldde 1951 uppröjningen av Narviks redd . Efter 12 år på 25 meters djup med 90 slagsida flöt dem 14.5.52 vraket av ss Mersington Court upp till ytan, uppblåst med tryckluft och flytande på sidan som en jättelik val. - Den 24.3 55 omtalade GHT att Norsk Bjergningskompani i dagarna börjat bärga Tornes vrak. Den 1.9.55 kom Tornes roströda vrak under bogsering till Stavanger för nedskrotning. Bogseringen från Narvik hade tagit 12 dygn. Torne var det eflte vraket som dittills lyfts i Narvik efter kriget. Av deessa 11 hade 9 gått till nedskrotning medan 2 kunnat repareras, ett av dem var Oxelösund. Sjunkna låg ännu hösten 1955 4 stora lastfartyg, 2 tyska jagare och pansarskeppet Norge. Eidsvolds vrak utanför hamnbbloppet ligger på stort djup. - En 16 år försenad malmlast från ss Riverton expedierades i slutet av aug 56 av Malmbolaget till England. Det rörde sig om 1000 ton malm ur Rivetons lastrum som bärgats för att vraket skulle kunna lyftas i sept 56 och föras till Stavanger för nedskrotning. Bergungsreederei Beckedorf & Co i Hamburg började 1.8.57 arbetet att på 2 år slutgiltigt rensa hamnen från vrak. Vrakdelarna skrot-

TORNE 9-14-4-40

ades ner inom ett särskilt område i hamnen som ställts till förfogande. De vrak som återstod var 2 tsyka jagare, pansarskeppet Norge och 4 stora malmångare.

Tornes historik

Malmlaståtangare på 3837 brton byggd 1913 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L. 109,6 B. 15,3 Tillhörig Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (M. Waldenström) i Stockholm. Sjösatt 30.11.12, lev. 24.2.13. Kontrakterad 29.12.11 för 997.000 kr. I all väsentligt systerfartyg till Abisko (Se 9.11.42) Enkeldäckad, med back, rak stäv, brygghus, maskin akter, 2 master, såg ut so en gammal tankångare på håll. Rederiets första svenskbyggda malmfartyg, nämrast följt 1913 av Abisko. 5 bogserbåtar tog hand om Torne vid sjösättningen som var en blåsig dag och hon var en för sin tid stor ångare. Provtursfart 11½ knop vid forcering med 2000 ton barlast. Befh inredning i brygghuset, övriget befäl och ekonomipersonal i poopen, däcks- och maski manskapet i backen. Huvudmaskin var en triplemaskin på 1500 ihkr med cyl diam. 24½" x 40"x 66" samt 45" slaglängd. Wilson & Pirries ångstyrmaskin med telemotorledningar till bryggan. Förhalningsspel för- och akter. 7 st ångwinschar. Oljevågdämpare för och akter på båda sidor. Långskepps gående vingtankar av triangulär sektion för barlast. Alla hytter målade i vitt och inredda i svenska träslag. - 1928 Lentzifierades maskinen vid Lindholmens varv vilket innebar utbyte av HT-cylindern med slidsystem mot ventilsystem med överhettare, matarvattensförvärmare och kaskadtank. Lev 8.2.28 Kolförbrukningenminskats från 24 till 16 ton per dygn och 2 eldare kunna inbesparas vartill en av de 3 pannorna i fortsättningen alltid kunde hållas avsläckt. - Den14.9.28 grundstötte Torne på utgående från Luleå med malmlast till England i tät tjocka på Bastuholems norra udde och stod på i 10 dygn med vattenfyllt förrum. Flottogs av Frithiof den 24.9 och prov. tätad med cementkistor. Sedan gått till Stettin för losssnin goc där ifrån i barlast till Götaverken. - 24.12 30 insjuknade i Immingham befh Nils Möllergård i lunginflammation och avled på sjukhus. Han efterträddes av John Gustaf Åkerlund som förde fartyget till slutet i Narvik den 14.4.4 Före Möllergård hade Torne endast haft 2 befh. - Torne kom 6.4.40 till Narvik för lastning.

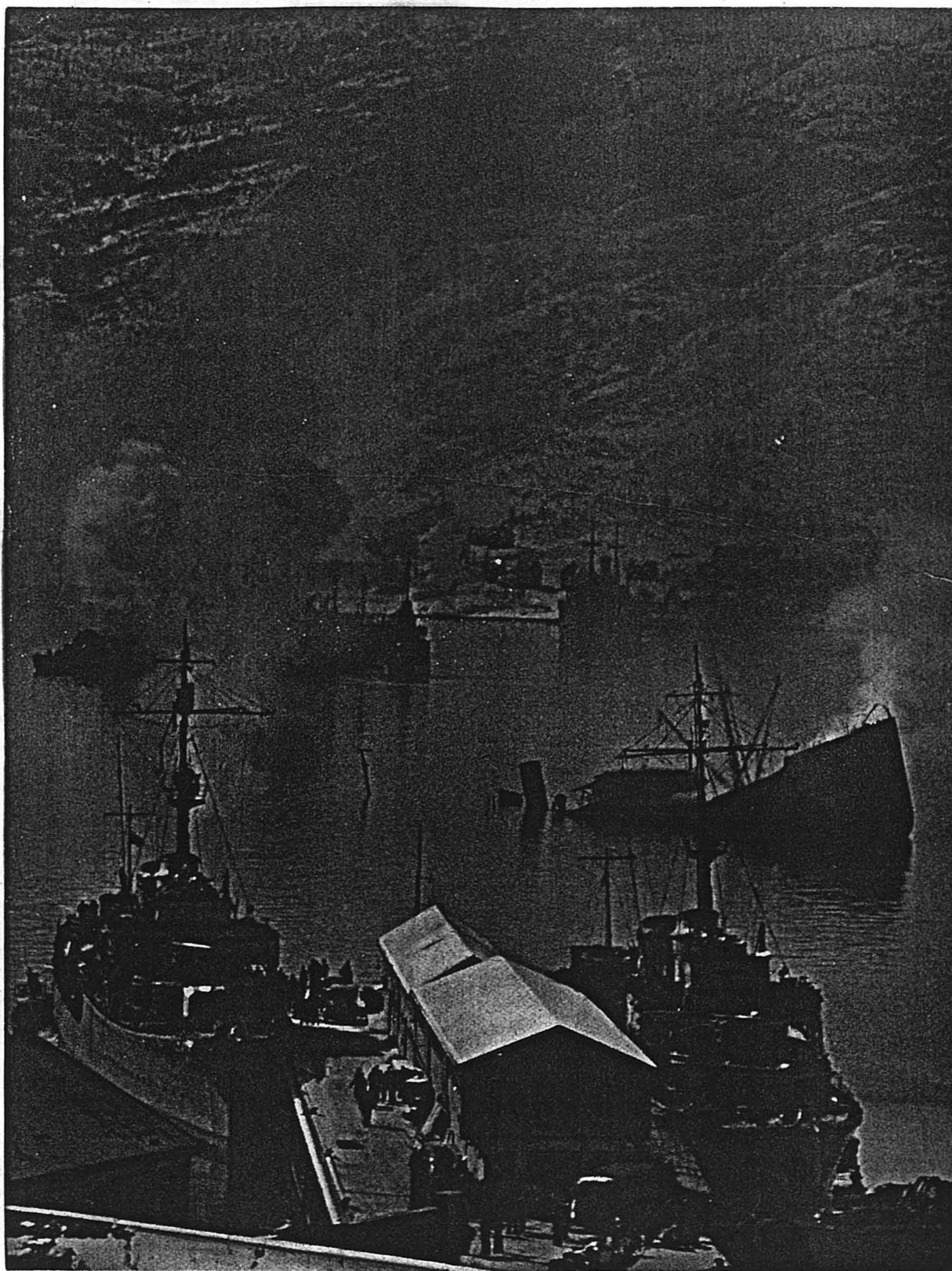
TORNE 9-14-4.40



Narvik 7 april 1940 med pansarbåtarna Norge & Eidsvold på Redden.



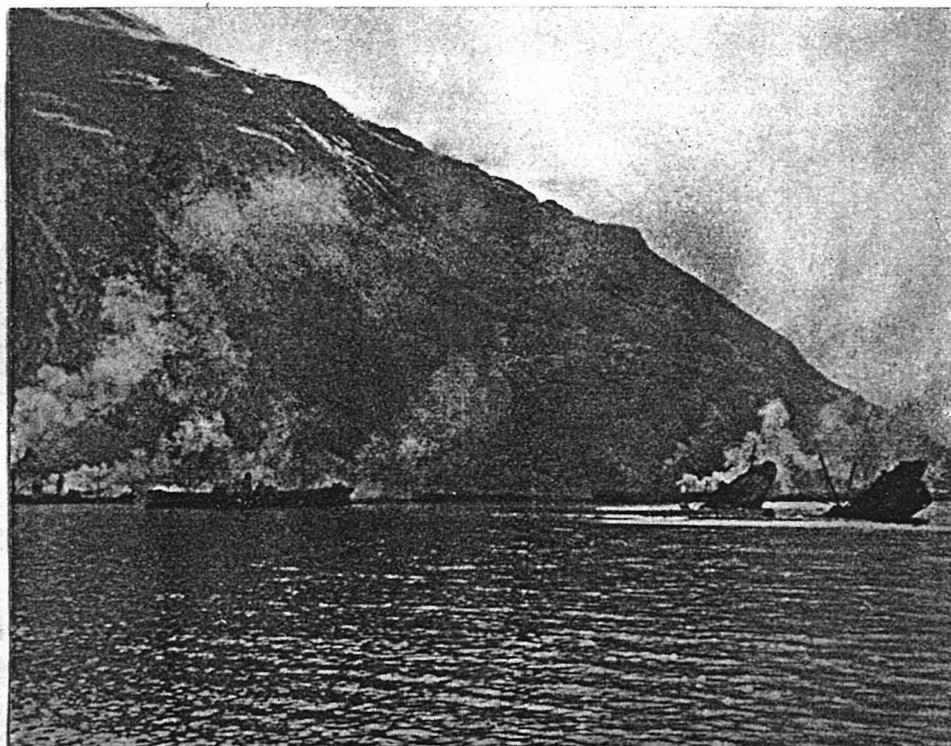
Narvik den 9 april 1940 med tyska jagare vid kajen.



NARVIK DEN 9 APRIL 1940.

TORNE 9-14.4.40

NARVIK 10.4.40





Auf einem deutschen Zerstörer nach dem Gefecht vom 10. April. Im Hintergrund von den Engländern versenkter Dampfer im Narvik-Hafen Foto: Ill. London News



TORNE 9-14.4.40

LÄTTMATROS JOHN RUDOLF OLSSON BERÄTTAR

(T.Fredh: I krigets kölvatten " (1992))

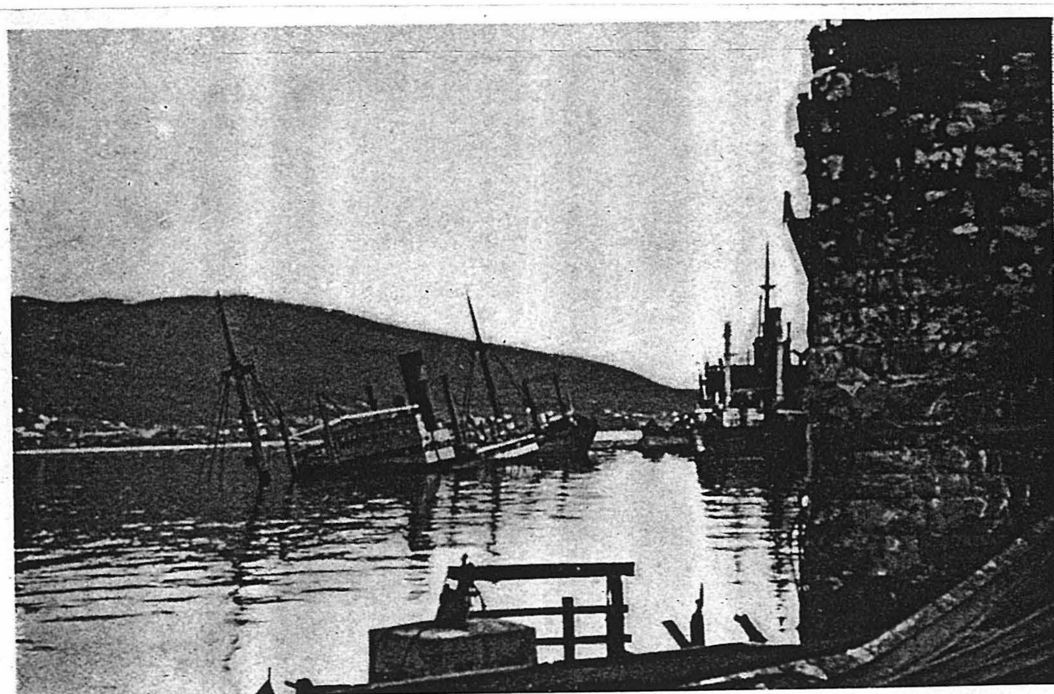
Torne låg i Narvik för att lasta malm för Middlesbrough. På morgonen 9.4 började kanoner mullra. Tyska jagare fanns nu på redden och från valkokeriet vid kajen välldes det ut tyska soldater. En mindre tysk trampångare kastade en gingerad däckslast av trä överbord och under ett tunt lager virke fanns det kanoner,tanks,motorcyklar och tankbilar. Väl ute på däck såg man Narvik höljt i dis och döda mäniskor drev omkring. Det var norrmän från de sänkta pansarskeppen Norge och Eidsvold. Under senare strider med engelska jagare på redden träffades Torne i förskeppet där det brann och pyste och luktade illa. Kapten Åkerlund beslöt att vi skulle gå i livbåtarna ochro iland. Vår äldste maskinist som gjorde sista resan före pensionen hade sin fru med och hon vägrade gå i livbåten och skeppskatten vi heller inte med. Styrman Palm lät helt sonika fira ner maskinistens fru i livbåten med en tamp om livet. Skotten haglade kring båtarna när de rodde mot kajen. 10 meter från kajen gick det inte att komma längre. Vattnet var fullt av döda ochlevande tyskar från sänkta fartyg. De som levde ropade på hjälp. Vi tog upp många tyskar i vår båt men till sist fick vi maka bort de simmande med årorna för att komma till kaj med båten. Efter en första inkvartering i tullhuset ordnades logi i ett föreningshus där även hemlösa Narviksbor var inhysta. Efter några dygn kunde vi hämta mat, tobakoch cigaretter ombord i Torne. Jag letade efter min mandolin, Henning Mollqvist efter sitt dragspel men de hade brunnit upp i förskansen. På återfärden från Torne riktade den tyska posteringen på kajen sin kulspruta mot båten och vi kände oss utlämnade. Att ta sig hem till Sverige.

Narvik 28.4.40: Den splittrade skaran av fyra båtbesättningar samlas ånyo i försök att komma hem. Inget håller oss kvar här sedan våra fartyg sänkts I Narviks hamn ligger ett 30-tal vrak av olika slag. Där ligger 10 tyska jagare, 2 engelsmän, 2 norska pansarbåtar, ett par bogserbåtar, en tysk valfångare,stående på botten och vemodigt lutande utåt hamnen,ytterligare någraoidentifierade masttoppar vid inloppet samt Grängesbergsbolagets malm fartyg Torne,Bodem, Oxelösund och stråssa. Den natt och dag verksamma malm hamnen har blivit en skeppskyrkogård. Slamrte från malmsprutorna har tystnat. Det luktar fränt i hela satden av olja som smetar ner stränderna allt mer i västvinden. Den stora hamnen är död. Vi kan inte komma hem till Sverige sjövägen. Vi måste förlita oss till järnvägen mot riksgränsen. Bara 4 mil borta men ändå är det vinter uppe på fjället. Det allra värsta är att det ännu är krig däruppe och kriget gäller järnvägen som vi skall färdas med. Norska soldater håller ett par mil av järnväg och spränger sönder rälsen allt eftersom de retirerar. En vecka tidigare gjorde vi ett

försök men efter 2 mil stod rälsstumparna krökta mot himlen och lokföraren fick i sista stund stopp på loket. Mitt i natten backades så tåget in på stationen och vi fick uppleva en svår stund när tyskarna hittade en av sine egna soldater gömd i vår vagn.I väntsalen, där närmare 100 sjömän samlats,släpades tysken in och förhördes under knuffar och skrik. Han bar inget vapen och var blek och skräckslagen. Emblemen på hans kappa slets bort och han fördes ut i natten. Skottsalvån strax utanför vid det branta berget talade om en summarisk rättegång med efterföljande avrättning. Chiefens fru sjönk ihop av sinnesrörelse,dock utan att svimma.Några sjömän rusade mot utgångarna men stoppades av soldater.Situationen var kritisk och paniken var nära. Tack vare vår 2e styrman lugnade vi oss. Han talade med en tysk officer som var hotfullt brysk men som till slut lyssnade på styrmans försäkringar att ingen av oss kände till soldatens ömställe och att ingen av oss medverkat till deserteringsförsöket. Nu öppnades dörrarna och vi jagades ut i natten i den mörklagda staden där det rådde utgångsförbud. Gruppvis famlade vi oss fram till hus där vi träffade hyggliga norrmän. Ett 20-tal man hamnadepå en Folkets Hus-lokal några km utanför staden.Det var gryning när vi bankade på och blev insläppta och hamnade bland hemlösa människor som tagit sin tillflykt hit. I början av ottan började ungkarlarna festa på hembränt men vi kände oss inte inspirerade att vara med. Vi talade om att vandra till fots över fjällen till Abisko. Så plötsligt kom de, de 2 kvarvarande kontoristerna från Grängesbergsbolagets kongor i Narvik.Med sin lilla lastbil kuskade de de runt och letade efter skeppsbrutna svenskar. De körde livsfarligt och hade ingen större respekt för tyskarna verkade det. Kontoristerna var unga ocj det såg ut som om det var deras livs äventyr. "Klarar vi er ut från Norge ska vi ta mej fan ha medalj", menade en av dem. Det hade också varit på sjukhuset där våra 2 estniska matroser låg skadade efter en olycka den 9.4. Aron, som klarat sig bäst, ville lämna Letto,som förlorat ena benet i winschen. De var kusiner och hade seglat länge tillsammans.Senare fick vireda på att Aron klarade sig men Letto kom aldrig hem till sin snälla tjocka mormor på gården utanför Tallinn. Förmiddagen 28.4 vandrade vi åter runt kring centralstationen.Kontoristerna hade lovat 3 järnvägsvagnar för vår räkning.Fast det rådde aktiviteter på bangården tycktes ingen bry sig om oss.Vid middagstid var vårt tåg klart och vi kom iväg. Några lade märke till att ytterligare några vagnar kopplats till sist i släpet. Vi såg soldater i den förnsterlösa godsfinkan men vi anade inte vad tyskarna hade i tankarna.Stigningen upp till fjället gick på serpentinvägar. Det blev ständiga stopp då eldaren skickades ut för att kolla snödrivorna på rälsen som såg misstänkta ut. Efter 2 timmar blev det stopp. Föraren hade nått en tunnel och ville inte köra in förrän tunneln kontrollerats.

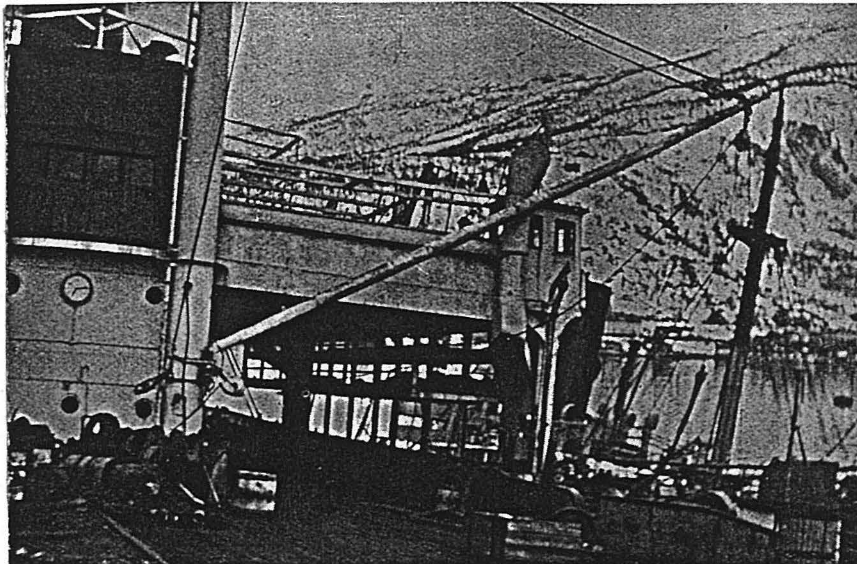
TORNE 9-14.4.40

Det låg en anhalt intill och en trampdressin lyftes på rälsen. 2e styrman och ett par sjömän gav sig iväg mot tunneln utrustade med parlamentärflagg Järnvägaren på anhalten berättade att norska soldater befann sig bakom tunnlarna.Nu såg vi för första gången tyska soldater i tält och bergskrevor runt om.De gjorde inga ~~ansatserxatt~~ ansatser att hindra oss. Efter någon timme stod det klart att norrmännen inte släppteigenom tåget. Vi fick vandra till fots i knädjup snö och hård vind med kornsnö som yrde. Vi kom till en vaktstuga vid gränsen och togs omhand av svensk militär. De norska soldaterna var i dålig kondition, många civilklädda och utrustade med hagelgevär. En av dem trodde på snar svensk hjälp,medan andra var bittra på Sverige. Chiefens fru hade gått i bottiner och grät då hon bars in i en barack, men verkade ha repat sig när tåget efter ett par timmar backade in till posteringen. I min sjöfartsbok står det att jag mönstrade av i Stockholm 30.4.40. Rederiet var på centralen då vi kom dit och betalade ut ett frikostigt förskott på 800 riksdaler till var och en.Totalt fick vi ut 2000 kr och senare ytterligare 1300.Det var stora pengar 1940 och jag hade en bra sommar hemma i Bohuslän.



Sunken freighters in Narvik harbour. To the right is the *Jan Willem*, the German freighter which arrived in the harbour before the invasion with German soldiers hidden on board.

TORNE 9-14-4-40



Durch die englische Beschießung am Morgen des 10. April beschädigte Dampfer im Hafen von Narvik
Foto: PK-Böttger, Presse-Bild-Zentrale

STYRBJÖRN 9-14-4-40

SÄNKT AV TYSKARNA VID KAJ I NARVIK I SAMNAND MED STRIDENA EFTER 9.4

Rapport

Stationerad i Narvik som LKAB:s bogserfartyg vid malmkajen.
Djupg F 9' - A 12' 12 ombv (oförsäkrad)
Sänkt i Narviks hamn 14.4.40 sedan det annekterats av tysk militär.
Måttlig vind, klart. Sthlm 26.4.40

Förklaring om bogserss Styrbjörns sänkning

Tis 9.4 vid 04-tiden inlöpte tyska jagare i Narviks hamn och en stund efteråt uppstod strid mellan tyska och norska krigsfartyg varvid 2 norsk pansarbåtar sänktes. Styrbjörn låg förtöjd vid den s.k Styrbjörnskajen och kapten André hade givit order tillbesättningen att gå iland tills vidare. Kl 08.45 går jag ner för att ta emot vakten kl 09 och då var vakten som skulle ta emot kl 09 nerkommen. De frågade om de skulle kvarstanna ombordoch fick order därom. Kl 09 kom en tysk U.O och ville tala medkaptenen.Han blev då sänd till styrman Sjölund som hade vakt.Styrman fick då order att att Styrbjörn skulle vara klar när de behövde båten. Vid 10-tiden fick vi order att gå till ångbåtskajen , där fick vi order att gå ut till en jagare.Där inlastades proviant och div krigsmateriel som sedan lossades vid ångbåtskajen. Vi gjorde flera sådana turer.Sedan var vi ute, bogserade en jagare till trupptransportfartyget Jan Wellem och därefter bogserade vi 2 engelska malmbåtar från malmkajerna 1 &2, förtöjde sedan vid Styrbjörnskajen.Besättningen fick order att det var väl för dagen och alla gick iland.

Onsdag 10.4 04.45 uppstod strid mellan engelska och tyska krigsfartyg. Striden varade c:a 1½ timme. Kl 08 gick kapten André och jag ner till Styrbjörn som då var bemannade med tysk besättning.Kapten André hissade svenska flaggan och förklarade att båten var svensk men tyskarna tog ingen notis om det. Styrbjörns besättning hade varit nere före på morgon men blivit ilandkörda av tyskarna. Jag gick ner i maskinrummet, där var 4 tyskar, 2 maskinister och 2 eldare, de höll på att värma maskin och göra klart, de frågade vad jag ville, jag sa vem jag var men de sade att de inte hade någon användning för mig utan tillsade mig att gå iland. En stund efter gick Styrbjörn från kajen för att se till de tyska fartyg

Tors 11.4 Styrbjörn fortsätter att göra turer på redden mellan de tysk fartygen med den svenska flaggan nerhalad men ingen annan hissad.

Fre 12.4 Styrbjörn synes fortfarande på redden bland fartygen.

Lör 13.4 Styrbjörn ligger vid Narviks kommunala kolkaj,antagligen för bunkring. Vid 12-tiden syntes engelska och franska krigsfartyg i strid

STYRBJÖRN 9-14.4.40

med de tyska jagarna. De tyska jagarna drevs in i Rombaksfjorden och sänktes där av de engelska jagarna. De återstående tyska jagarna inni e Narviks hamn sänktes sedan.Styrbjörn ligger fortfaramde vid kommunala kolkajen , till synes oskadad.

Sön 14.4 Styrbjörn fortfarande flytande på morgonen men enligt utsago bartyskarna på f.m iland en del saker från båten. Styrbjörn blev senare på dagen sänkt, antagligen av tyskarna själva genom öppnande eller sönderslagning av bottenventiler. Styrbjörn ligger på c:a 20' vatten vid kajen och med c:a 30 slagsida.

Göteborg 25.4.40
Eric Hansson
Ie maskinist

Besättninglista

Befh Karl Alfred André,Narvik, f-84 (Sedan auggsti 1932) Se sid 6.

Ie styrman ---
Ie maskinist Eric Hansson, f- 81
Båtsman ---
2 matroser, en lättmatros, en Ie eldare, 4 eldare av vilka en var Oscar Björling,Narvik, f-96 (Febr 35)

Sjöförklaring i Stockholm 29.4.40 kl 12.30

Ie maskinisten anmält sig enär övrigt befäl inte kunnat återvända till Sverige. Skeppsdagböckerna kvar i Norge.

Sakkunniga: Ernst Perno & Otto Dahlquist: " Av vilken anledning är berättelsen om fartygets annektering och sänkning ej avgiven av befh.?

Ie maskinist Hansson: Bafh kvar i Narvik.

4 man från Torne bekräftat att de på morgonen den 9.4 sett Styrbjörn ligga vid Styrbjörnskajen och att de den 11-12 april sett Styrbjörn göra turer i hamnen och sett henne ligga vid kajen på morgonen den 14.4 (Dessa 4 var Tornes Iestyrman Nils Göte Andersson, 2e styrman Verner Emanuel Palm, kocken Axel Konrad Lindquist och matros Gunnar Sjöblom)

Andersson & Palm berättat att de på f.m 14.4 rott förbi Styrbjörn och då sett tyska marinsoldater bära iland en del effekter från Styrbjörn. Palm på f.m 15.4 sett Styrbjörn ligga sjunken vid kolkajen med endast skorstenens övre hälft synlig över ytan.

Sjöblom & Lindquist den 14.4 kl 14.30 rott förbi Styrbjörn som då varit i sjunkande tillstånd med endast en del av överbyggnaden över vattnet.

STYRBJÖRN 9-14-4-40

KK memorial 31.5.40

Tyska marinmyndigheter beslagtog fartyget vilket några dagar senare sänkte vid Narviks kommunala kolkaj, Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII Inget om Styrbjörn. Ej assurerad i Sverige (OFÖRSÄKRAD)

UDHP 80c 3514 Emdast sjöförklaringsprotokollet

UD H -1368

Journalutdrag

Tis 9.4.40 Kl 04.30 tyska krigsfartyg kommit in på hamnen och sänkt en del fartyg samt besatt Narvik. Senare på dagen gått för tyskarnas räkning och utfört div transporter under tysk ledning till kl 19 då Styrbjörn förtöjt vid kajen för natten.

Ons 10.4 Kl 09 tyskbesättning samt en officer kommit ombord och meddelat att de skulle övertaga Styrbjörn samt vi blivit beordrade att överlämr fartyget. Undertecknad protesterade däremot ochpåpekade att Styrbjörn var svensk men tog officeren ej någonnotis härom . Svenska flaggan var hissad. Hämtat fartygets papper och lämnadejjag fartyget tillsamm-ans med besättningen. Kl 10 f,m Styrbjörn gått från kajen under tyskt befäl samt gick långsides en tysk båt och började bunkra. Sedan sågs Styrbjörn gå på hamnen och utföra div. bogseringsarbeten.

Lör 13.4 Stort sjöslag mellan tyska och engelska krigsskepp på hamnen varvid en del fartyg sänktes. Kl 13 sågs Styrbjörn ligga halvkantrad med STB slagsida samt halva skorstenen över vattenytan utsidan komm-unens kolkaj.

Narvik 27.7.40
Alfred André
Befh

Intygas,Båtsman Albert Olsson
Matros E Jacobsen.

Styrbjörn bärgad och rekvirerad av tyskarna

Telegram till Ud från gen.konsulatet i Oslo 9.9.40

Konsulatet Narvik meddelar Grängesbergsbolagets bogs.Styrbjörn nyligen upptagen från sjöbotten ännu ej fullt sjövärdig rekvirerats från imorgon vid risk befälhavarens utvisning. Kaptenen begärt konsulatets beskydd samt att disponent Håkansson rederiet underrättas.Konsul anhåller instruktioner Benäget telefonrea mig idag = Brunnström

Tel.samtal med attaché Brunnström:oslo 8.9.40 kl 19.00

Konsulatet i Narvik hade meddelat att Gränges bogserbåt Styrbjörn blivit av tyskarna rekvirerad till imorgon. Då båten ej vore fullt sjövärdig hade

STYRBJÖRN 9-14-4-40

befh ej velat vara med härom samt ställt sig under konsulatets beskydd. Han komme emellertid att utvisas om han icke utlämnade båten imorgon. Brunnström hade t.v. sintruerat konsuln i Narvik att protestera om besla g ägde rum men ytterligare instruktioner vore önskvärda. Enligt Brunnström hade konsulatets i Oslo telegram härom - nr 37 - icke tillåtits passera.

CF ??

Telegrammet sedermera ankommet 9.9.40 kl 07.00 / Bo Siegbahn

Intelefonerat meddelande från UD till attaché Brunnström i Oslo 8.9 22.30

Mot den från tysk sida ifrågasatta rekvisitionen av Styrbjörn i Narvik kxxxxe borde från de svenska myndigheternas sida ingen rättslig invändning kunna resas. Konsuln i Narvik bör emellertdi hos tyska vederbörande ,med beklagande av åtgärden, hemställa om att , därest fartyget kommer att rekviree(r)s för militärt ändamål, svensk flagg cike användeslvarjämte han skall fordra vederbörlig ersättning för ägaren. Styrbjörns befh bör u-rättas om förestående. Grängesbergsbolaget anhåller att konsulatet omedelbart sätter sig i förbindelse med dess disponent i Narvik, herr Hoel, som f.n vistas i Oslo, samt med dess juridiska ombud, advokat Hieronimus Heierdahl i Oslo. Dessa anmodas av bolaget att snarst söka kontakt med tyska vederbörandeför att söka förhindra rekvisitionen. De bör därvid åberopa den överendkommelse som Hoel träffat med den tyske platskommendanten i Narvik rörande iståndsättningen av Styrbjörn och det därvid från tysk sida givna löftet att ej rekvirera fartyget utan läna det i bolagets ostörda besittning för att användas vid uppröjnings- och reparationsarbeten i Narviks hamn ,för vilkas xxxxxxxxxxxxxxxxxxx skyndsamma bedrivande man från tysk sida uttryckt stort intresse. Konsulatet ävensom konsuln i Narvik anmodas stödja bolagets anstängningar att på givna grunder söka hindra rekvisitionen. Meddelandet utarbetats av byråchef Ståhle och godkänts av kabinettssekreteraren och direktören Hoogland i Grängesbergsbolaget.

Bo Siegbahn.

Telefonmeddelande Oslokonsulatet till UD, Sthlm 9.9.40 kl 12

U. åbropande av tidigare meddelanden meddelar konsulatet i Oslo att saken reglerats på ett tillfredsställande sätt mellan bolagets representanter i Oslo och de tyska myndigheterna. Rekvisitionen avsåg endast en resa till Lofoten för att lämna bogsering till ett tyskt lasarettsfartyg Viking. Därefter skulle Styrbjörn återlämnas till ägaren. För resan till Lofoten hade fartyget av tyskarna utrustats med nödvändig livräddn.matereil etc. Det kommer att stå under sin ordinarie befh befäl.Full ersättning kommer att lämnas till bolaget.

Forts sid 5

STYRBJÖRN 9-14-4-40

Brev Konsulatet i Narvik till konsulatet i Oslo 9.9.40 med kurir

Ang. ss Styrbjörn - reg.nr 5144

Åberopande telefonsamtalen 7ds och idag på fm har jag äran avlämna följande rapport:

Styrbjörn har alltsedan 1910 varit stationerad i Narvik fö att assistera lastfartygen till och från LKAB:s malmlastningskajer.
Lör 7.9 på em infann sig härvarande Hafenkapitän hos Styrbjörns befh, sjökaptenen och svenske medborgaren Alfred André ,och tillsade honom att han skulle vara klar för avgång med Styrbjörn kl 08 mån 9.9. Kapten André svara att fartyget ännu ej var färdigrustat, saknade besättning och var icke sjövärdigt enligt gällande svenska bestämmelser,varför det inte kunde vara sjöklart måndag morgon. Hamnkaptenen svarade att därest kapten André vägrad följa hans order ,skulle tyskarna själva taga hand om fartyget och se till att den svenske befh och den övriga svenska besättningen snarast skulle föras över gränsen till Sverige. Då André var förhindradattkomma i förbindelse med rederiet i Stockholm och ej heller kunde träffa någon på kontoret i Narvik , vände han sigtill undertecknad med begäran om råd.Det var då jag tog mig friheten att ringa till Eder. -Idag på morgonen erhöll kapten André en skrivelse från den tyske hamnkaptenen,vari André beordrades att kl 11 avgå med Styrbjörn till Stokmarksnes för att där hämta lasarettsfartyget Viking till Narvik. Kl 10 infannsig kapten André på konsulatet medförande denna skrftliga order .Han berättade att han kunde få låna en båt ,som visserligen inte uppfyllde fordringarna för en livbåt,men dock var brukbar, och att han också kunde få låna ett antal livbälten,samt att han sammankallat besättningen vilken kunde vara klar för påmönstring inom några minuter.
Kapten André befann sig således på konsulatet då Edert telefonsamtal kom.
Efter detta telefonsamtal och efter samråd med mig beslöt kapten André att påmänstra besättningen och sedan avgå, dock först efter det att skriftlig protest lämnats till tyskarna. En sjömansrulla utfärdades,besättninnen påmönstrades och denprotest avfattades varav härmed följer en kopia.Allt dett måste göras på några minuter, enär den tyske hamnkapteten stod i telefonen och anmodade kapten André att genast komma ombord för att gå till sjöss.
En kort stund därefter avgick fartyget under svensk flagga med kapten André som befh samt den påmönstrade svensk-norska besättningen. En tysk sjöofficer skulle även medfölja. Jag anmodade kapten André att söka få den tyske hamnkaptenens skriftliga erkännande av protestens mottagande. Huruvida dett lyckades kommer jag att få kännedom om då fartyget om några dagar återkomme till Narvik. Härvarande tyska myndigheter ha till kontorschefen på LKAB: s kontor sagt att de skall betala ersättning för de tjänster som Styrbjörn

kommer att göra dem. Något skriftligt härom föreligger dock inte. Förhyrning av fartyget har ej varit på tak. Samtidigt härmed närslutes två skeppsdagboksutdrag (Se sid 3) rörande bogserbåtarna Styrbjörns och Dianas sänkning i Narviks hamn i april månad. Diana, som är mycket skadad, har också upptagits (SE BODEN SID 5) men kommer antagligen ej att iståndsättas förrän senare. Dessutom sänktes här i Narvik 4 större lastfartyg tillhörande Grängesbergsbolaget.

Josef Eriksson
Kosnul

========== ============================== ==========

Till Tyske Hamnkommendanten.

Med anledning av Eder skrivelse av idag vari ni beordrar det neutrala svenska bogserfartyget Styrbjörn att för Tysk räkning avgå till Stockmarknes, meddelas härmed att fartyget, somaav tyskt prismanskp sänktes i Narviks hamn den 13 april och i augusti månad av det svenska rederiet bärgades ochreparerades, ännu ej ärfullt utrustat och sjövärdigt enligt svenska bestämmelser. Undertecknad befälhavare äger därför ej rätt att utnyttja fartyget till sjöfart och protesterar därför mot Edra order och motgreppet mot detta i Narviks hamn overksamt och outrustade svenska neutrala fartyget. Vidare fritager sig undertecknad befh sig själv, sitt rederi och sin besättning från allt ansvar.

Narvik 9.9.40
Alfred André
Befh å ss Styrbjörn

Kungl. Svenska Konsulatet
Narvik 9.9.40
Josef Eriksson
Konsul Stämpel.

================================== ==============================

Brev från kosnuln i Narvik 18.9.40 till konsulatet i Oslo

...Har jag äran meddela att Styrbjörnåterkom till Narvik på e.m den 12 ds Efter hemkomstenhar fartyget på tyskarnas order och för deras räkning utfört en del tillfälliga arbeten i Narviks hamnområde. Det lyckades icke för kapten André att få den tyska hamnkaptenens skriftliga erkännande på mottagandet avprotesten.
Jag översänder härmed avskrift av den skriftliga order som kapten André erhöll den 9 ds.

Josef Eriksson
Konsul

Bifogade avskrift se sid 5.

STYRBJÖRN 9-14-4-40

HAFENKAPITÄN,NARVIK

ERLAUBNISSCHEIN NR 92

Fahrbreich: Tromsö bis Bodö.

Dem Kapitän Alfred André wird die Genehmigung erteilt, mit seinem Dampfe schlepper name Styrbjörn , Heimathafen Stockholm, br.regton 40 ton, in den Norwegischen Küstengewässern Schiffahrt zu betreiben. Er ist darüber belehrt und hat seine verpflichtungserklärung darüber abgegeben, dass er bei dem geringsten missbrauch dieser erlaubnis durch ihn oder seine Schiffsbesatzung im sinne einer unloyalen haltung gegenüber den Deutsche Behörden und deren Anordnungen nach den Deutschen Kriegsgesetzen zur rechenschaft gezogen wird.

Deutsche Kriegsschiffe und Wehrmachtsdienststellen werden gebten, ihm bei notstand hilfe und unterst-tzung zu gewähren.

Narvik den 8 September 1940

Korgitzsch

Kapitänleutnant u . Hafenkapitän

Stämpel

Kriegsmarine

Hafenkapitän

Narvik

=========================== ================ ==================

Narvik 9.9.40

Hafenkapitän

Narvik

SEILANVISING

D.S.Styrbjörn skal seile til Stockmarknes og befordre lazaretskib Viking til Narvik.

Korgitzsch

Kapitänleutnant u Hafenkapitän

P.S. Ved observation av mine bedes skibsfőrerem straks å melde av til nermeste Tyska Marinestasjon.

Egna noteringar

"Wir können nicht dafür! "

Styrbjörn låg vid Styrbjörnskajen i Narvik på morgonen den 9 april då inträngade tyska jagare sänkte pansarbåtarna Eidsvold och Norge varvid 308 norska officerere och manskap omkom. Enbart från valkokeriet "Jan Wellem-" på redden landsattes över 1000 fullt utrustade tyska bergsjägare som hållit sig gömda under däck. Styrbjörn undgick träffar men rekvirerades kl 09 av en tysk UO med manskap för att gå i pendeltrafik från tyska fartyg på redden och frakta iland ammunition, proviant, vapen och soldater. Kapten Andre's protester bemöttes med att order är oder och " Wir können nicht dafür!" På kvällen beordrades besättningen iland för natten och då den återkompå morgenen den 10.4 kördes den iland eftersom tysk besättning tagit över.

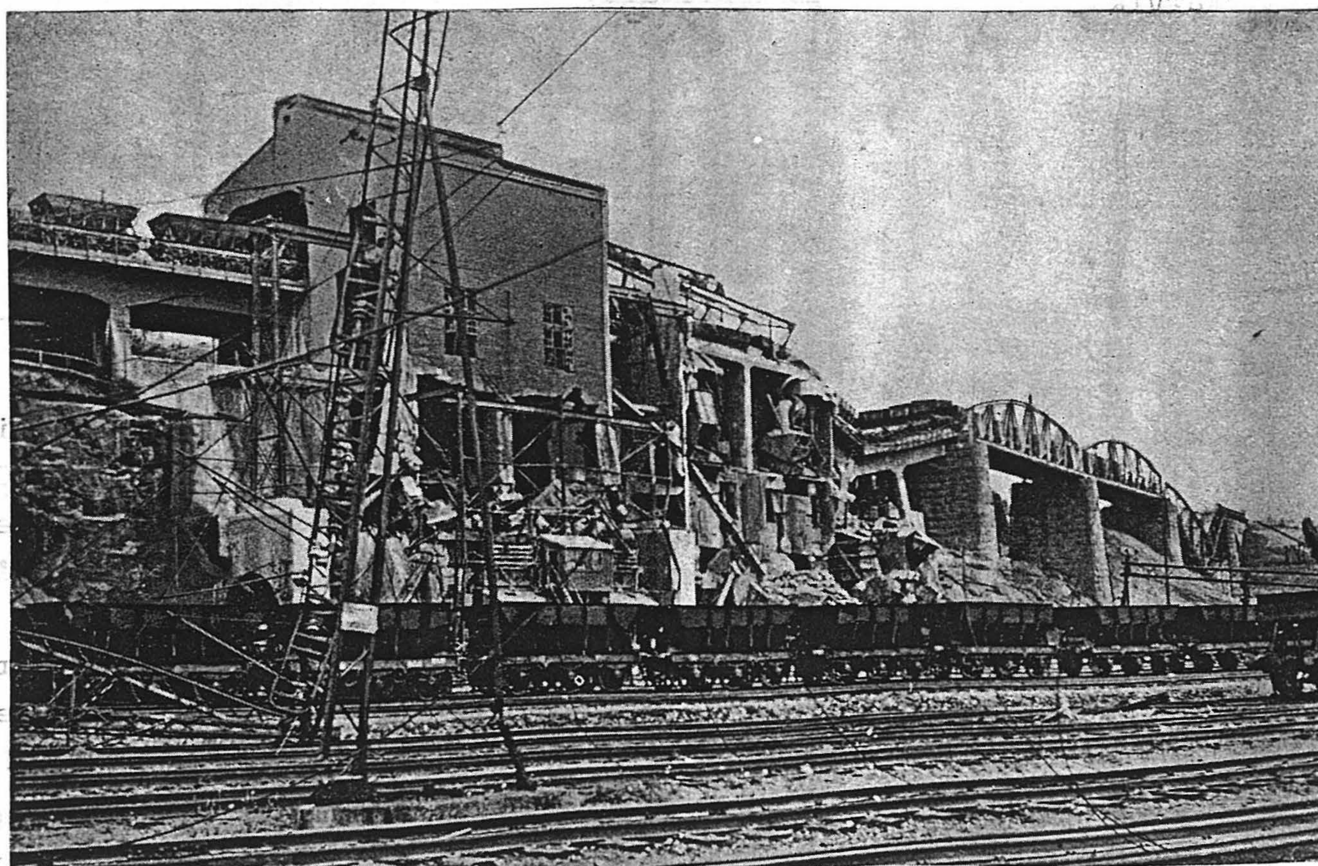
STYRBJÖRN 9-14.4.40

Vid det engelska jagaranfallet på morgoenen den 10.4 sänktes i hamnen ss Cate B av Farsund, vaktbåten Kelt av Bergen och 5 av de tyska lastfartygen på redden. Ytterligare förödesle anställdes i hamnen den 13.4 men Styrbjörn låg till synes oskadad vid kolkajen tills hon sänktes sön 14.4 av tyskarna och blev liggande på 6 meters djup vid kajen med 30° slagsida och endast skorstesntoppen synlig. - Först i slutet av juli hade förhållandena blivit sådana att rederiet kunde låta lyfta Styrbjörn

Historik

Bogserångare påm167 brton byggd 1911 vid Göteborgs Nya Verkstads AB av stål. L 28,4 B 6,8 Tillhörig Traik AB Grängesberg-Oxelösund (M. Waldesnström) I stockholm. 550 ihkr maskin. Styrbjörn byggdes på 6 månader och lev i juli 1911. Hon var då Sveriges största bogserångare med en ofantlig skorsten och gjorde 12,2 knop vidf forcering. Hela sin tillvaro BÄRGAD AV [illegible] JULI 40. [illegible] tjänstgjort i Narviks hamn. - 1951 modernäserades Styrbjörn vid Götaverken varvid kunde konstateras att skrov och maskieri var i utmärkt skick. I sept 51 gick hon upp till Narvik, betydligt föryngrad med förlängt däckshus, ny styrhytt med bryggbarriär i teak, ny inredning, avkortad skorsten, Schmidts patentdävertar och en nytillkommen mast för lanternor och signalställ på akterkant av styrhuset.

Kapten Karl Alfred André, Rekarne, avled i dec 1947, pensionerad och 63 år gammal.



Malmlastningsanläägningarna i Narvik maj 40

BODEN 9-15.4.40

SÄNKT PÅ NARVIKS REDD AV TYSKARNA 15 APRIL GENOM ÖPPNADE BOTTENVENTILER

Rapport

Liggande till ankars på Narviks redd i barlast. Djupg F 12′- A 18′ 38 ombv
Sjöstillt med snöbyar. 3e styrman gått hamnvakt.
Mån 14.4 beskjutits kl 06. Granathål i BB sida, div. skador på bryggorna.
Ingen skadad.Sjönk kl 06 mån 15.4 .

Journal

Lör 6.4.40 kl 23 anlänt till Narvik och ankrat på hamnen.

Tis 9.4 04.30 inlöpte ett flertal tyska jagare på hamnen och blev inveckla: i strid med de norska pansarskeppen Norge och Eidsvold vilka båda blevo sänkta. Tyska trupper alndsattes och staden besattes av tyskarna. På e.m lämnade ett flertal av besättningen fartyget då de ej ansåg sig säkra ombord. Då en tysk jagara ankrade tättinvid Boden lättades ankaret kl 18 och skiftades fartyget till ett säkrare stäl längre bort från jagaren. Kl 18 fått order från den tyske hamnkaptenen att mörklägga fartyget. 3e styrman och en vaktman på däck under natten . Sjöstillt med snöbyar.

Ons 10.4 04.45 under snötjocka inlöpte engelska jagare i hamnen och inveck lades i strid med tyska jagare och landstridskrafter. Två tyska jagare som låg i omedelbar närhet av Boden torpederades och sänktes. Under striden träffades Boden av ett flertal granater och av kringflygande delar från de sprängda jagarna. Det ansågs rådligast att överge fartyge Livbåtarna sjösattes och besättningen rodde iland utan att hinna medta några ägodelar. Hundratals tyskar från de sjunkande krigsfartygen simmade på hamnen. En del tog sig iland, en del äntrade ombord på Boden Sedan besättningen nått land sökte några skydd i staden medan större delen gick ut i Beisfjorden.Då striderna upphört gick några av besättningen ombord för att hämta kläder och proviant men avvisades av de tyska marinsoldaterna xxxxxx vilka räddat sig ombord från de sjunkna jagarna. De som flytt till Beisfjorden erhöll inkvartering på olika ställen hos befolkningen medan de som flytt till Narvik inlogerades i Lokstallarna. En del proviant hämtats från rederiets förrådsupplag och utspisning ägt rum på en matsal tillhörig Malmbolaget.

Tors 11.4. Erhållit den tyske hamnkommendantens tillstånd att gå ombord och hämta fartygets papper. Befh samt en del av besättningen varit ombord och hämtat iland en del proviant samt skeppspappren. Befälets och besätningens alla kläder och värdesaker försvunna. Funnit 2 granathål i BB sidan , ett vid lucka 4 och ett midskepps,båda c:a 8′′i diam. och belägna c:a 2" över vattenlinjen. Bryggan något skadad.

BODEN 9-15.4.40

Fre 12.4 Svenske konsuln på f.m av hamnkommendanten fått meddelande att alla svenskar bereddes tillfälle att kl 12 avresa med tåg till Sverige. Samtliga svenskar, c:a 150, infunnit sig på föreskriven tid vid stationen .Tåget avgick kl 13.30 men blev stoppat vid Norsk-Tyska frontlinjen och måste återgå till Narvik dit det kom kl 21. Alla inlogerats i rådhussalen för natten. På e.m. fällde ett plan bomber oå hamnen utan att göra någon skada. 2 engelska plan skjutits ner av tyskarna.

Lör 13.4 Besättningen fått tillstånd av tyska militärmyndighetrna att återvända till sina inkvarteringsställen i Beisfjorden dit de kom på f.m. Kl 12-14.30 ett större sjöslag pågått mellan tyska och engelska sjöstridskrafter såväl utanför som på hamnen. Vid stridens slut var samtliga tyska jagare sänkta.Under striderna övertändes rederiets förrådsbyggnad av en granat och brann ner till grunden.

Sön 14.4 En engelsk jagare på fm varitinne på hamnen och beskjutit ställningarna iland vilka besvarade elden. Kl 14 syntes från land en tysk motorbåt gå ut till Torne och Boden och ett parman äntrade fartygen. Efter ca 15 minuters uppehåll gick motorbåten iland igen . Kl 16.30 sjönk Torne med akten före. Sent på kvällen observerades att Boden låg djupt på vattnet.Lämpare Erik Boman meddelat att han vid middagstid gått ombord på Boden med en liten motorbåt för att hämta kläder och mat och då han var ombord lade han märke till att fartyget träffats av ett kanonskott.Strax efter kom en tysk motorbåt och lade till vid sidan . Två man äntrade Boden med skiftnycklar i handen och gick ner i maskinrummet, varifrån de återkom efter några minuter.

Mån 15.4 Kl 06 sjönk Boden.Ingen skottlossning ägt rum i hamnen sedan söndag middag. Då Boden möjligen sänkts genom det tyska myndighetrenas försorg har protest inlämnats av konsuln till den tyske överkommandanten i Narvik.

Sön 21.4 På morgonen avreste besättningen med tåg från Narvik till Sverige.

Stockholm 23.4.40
H.Möller
Befh

Sjöförklaring i Stockholm 29.4.40 kl 11.30

Sakkunniga Ernst Perno och Otto Dahlquist: " Var fartyget försett med tydliga nationalitetsmärken och var svenska flaggan hissad?

Jur kand Lars Waldenström för SKN.

Befh Möller: Vid besöket ombord 11.4 hade ej skeppsdagboken kunnat återfinnas.Fartyget ej börjat sjunka förrän efter det de 2 tyska matroserna varit ombord den 14.4 och tydligen öppnat bottenventilerma .Sv. flaggan hela tiden hissad akter. Neutralitetsmärkningar i vertikala blå-gula band

BODEN 9-15.4.40

varit målade på bogar och låringar. Svensk flagga varit målad midskepps strax under relingen med "Sverige" och "Boden" på ömse sidor.

Ie styrman Ekström: Hört till dem som begivit sig till Beisfjorden och därför ej sett att rederiets förrådsbyggnad antänts men senare sett att den var nerbrunnen.

Chiefen Petterson: Ett kanonskott träffat fartyget 14.4 då han var ombor varvid fartyget skakat till. Inte sett var det träffat. De tyska matros erna som kommit ombord hade kört nerhonom i en motorbåt som legat långsides. Inte sett vad de förehaft under vistelsen ombord.

Crew list (Kompl. SKN)

Befh Håkan Gerd Möller, Skillinge, 6.8.89 Skillinge (6.1.39)
Ie styrman Karl Bengt Ove Ekström, Söderbärke, f- 97
2e styrman Ove Gillis Mallander, Andrégatan 2, Malmö, f- 07
3e styrman Lars Gundersen, Marstrandsgaten 4, Kristitansund, f-10
Telegrafist Carl Bertil Dahl, Stugsund, f- 03
Chief Knut Isidor Petterson, Kungsstensgatan 59,Sthlm, f- 88
2e maskinist Ture Thomasson, Celciusgatan 3A,Malmö, - 04
3e maskinist Gunnar Larssom, Dianavägen 33, Hjorthagen, f- 94
4e maskinist Gustaf Adolf Ingman, Lilla Norrgatan 5,Uddevalla , - ?
Båtsman Henry Sigurd Jacobsson, Nederkalix, f- 14
Timmerman Einar Hemfrid Månsson, Vitemölla, Vitaby, -f-10
Matros Johan Egerdahl, Hamsundpellen, Haramöy,Norge f- 04
Matros Johan Puusner, Aia 2,Pärnu, Estalnd, f- 16
Matros Nils Magnus Wiklund, Degerbyn, Skellefteå, f -04
Lättmatros Herman Post, Tallinn,Estalnd, f- 12
Lättmatros Hemming Kristoffersen, Bogen,Ofoten,Norge, f -16
Lättmatros Karl Arne Kalin, Karlstad, -f.22
Jungman Frans Gotthard Karlsson, Rosendal,Borås, f-20
Jungman Stig Kurt Bokvist, Olskroksgatan 26, Göteborg, f - 18
Jungman Nils Arne Frisk, Järnvägen, Stugsund, f- 20
Donkeyman Edvin Gottfrid Månsson, Ulltorpsvägen 50, Tommelilla, f-04
Smörjare Nils Sjöholm, Tomarp, F- 13
Smörjare Karl Johan Einar Rönnkvist, box 784, Skelleftehamn, f-03
Smörjare Rickard Freddy Alsén, Bromma, f -10
Eldare Elmar Rebane, Tartu,Tallinn, Estalnd, f- 12
Eldare Johannes Pettersen, St.Olovsgaten 43,Narvik, f- 12
Eldare Peder Elander Rekstad, Bogen,Ofoten,Norge, f-06
Eldare Allan Gunnar Kronkvist, Norra Munkarp, -f-18
Eldare Gösta Walter Lundin, box 2375,Hofors, f-11
Wldare Hjalmar Valdemar Jönsson, Malmö , f- 11

Forts

BODEN 9-15-4-40

Crew list forts

Lämpare Håkon Sverre Johnsen, Elvegård, Sjomen i Ofoten, Norge, f-09
Lämpare Bror Erik Boman, St.Oauligatan 13,Göteborg, f-09
Stuert Harry Gustav Kihlberg, Dronningens Gate 76,Narvik, f-03
Kock Knut Folke Ingemansson, Krapperupsgatan 11, Limhamn, f-07
Kockelev Bror Gösta Lindblom, Lyckan 1, Utbynäs, Göteborg, f-17
Salongsuppassare Ernst Ruben Krantz, Adolf Fredrikstorg 4/2, Sthlm, f-04
Mässuppassare Karl Arne Skogsberg, Rålambsvägen 48,Stockholm,f-222
Skansuppassare Hans Wartdahl, påmönstrad i Narvik 8.4.40 (Norrman)

KK memorial 29.5 40

Av allt att döma hava de Tyska marinmyndigheterna givit order om fartygets sänkning genom öppnande av bottenventilerna. Ex officio

Bo Bergström

Effekter SKNEIII 172

SKN ersatt de förlorade effekterna efter sina tabeller.
Mässuppassar Skogsberg redovisade att han räddat sin sjöfartsbok,skjorta, byxor, strumpor, ett par skor, en vit serverinsgrock, en mössa och en omgång underkläder. Han begärde 731:-, fick 475:- Bl. a förlorat sin filmkamera värd 295:- som låg införseglad och var omöjlig att medtaga samt ett armbandsur, värt 100, som han fått i gåva av H.M.Drottning Victorias fond "Frimurarebarnhemmet." - Skansuppassare Wartdal skrivit sin lista i Oslo den 15.8.40, begärt 688:- ,fick 475:- genom Norsk Ajömannsforbunds Osloadelning. - Bfh fick av rederiet 2360 för kläder och instrument.
Ie styrman förlorat kläder för 1300:- och sin sextant värd 325:-
2e styrman blivit av med guldklockan 100, sextant 300, böcker 150 mm
Ie maskinistesn hytt kunde tyskarna lägga sig till med ett fickur med guldkedja och en radio, i lättmatros Kristoffersens hytt försann med det andra en grammofon med 13 skivor (105:-) och kamera 36:-
Lättmatros Kalin blev av med bl.a en bordsklokke igibs 14, 2 divanputer 12, veggteppe 10, armbandsur 50, 300 cigarretter 4:-
Eldare Rebane begärde 1098, fick 475 (Radio 190, kamera 85)
Eldare Rekstad bl.a laerkuffert 65 och guldfyllepen 20
Stuert: radio 315, armbandsur 65, Kocken : fickur 65.

Skeppskyrkogård i Narviks hamn

Direktör M.Waldenström,Grängesbergsbolaget, skrev 16.7.40 till dir. Nils Rogberg, SKN:

Broder

Ref.till telefonsamtal för några dagar sedan vill jag härmed lämna följande

BODEN 9-15-4-40

uppgifter angående förhållandena i Narviks hamn. I Hamnenlligger något mer än ett 30-tal fartyg sänkta, däribland de tidigare TGO tillhörande ångfartygen Torne och Boden samt motorfartygen Oxelösund och Stråssa, ävensom de oförsäkrade bogserångarna Styrbjörn och Diana. De sistnämnda ligga rätt nära land och äro delvis synliga. Intill malmkajerna ligga 3 utländska lastfartyg, däribland edt i pressen mycket omtalade trankokeriet, alla tre till större delen över vatten och på stranden vid Ankenes ligger ytterligar ett fartyg i huvudsak synligt. Alla de övriga fartygen ligga sänkta på djupt vatten , enligt uppgift varierande mellan 22 och 25 meter. Såvitt jag kunde sestuckor masttopparna på 12 fartyg uppöver vattenytan.Bärgningsångare Sterkodder fanns f.n. i Narvik.Med dess befh ,Kapten Emblem, har jag träffa avtal om bärgning av Styrbjörn och Diana enligt principen " No cure-no pay. Bärgning av de på djupt vatten ,iggande fartygen trodde befh skulle bli synnerligen besvärlig , och han ansåg, att en dylik överhuvudtaget icke kunde utföras med i Norge tillgänglig materiel. Särskilt besvärlig måste naturligtvis bärgningen bli av de 4-5 fartyg som redan intagit malmlast, däribland Torne och Stråssa. Jag sammanträffade med havnedirektör Per Larssen från Oslo som för tillfället befann sig i Narvik. Han delade kapte Emblems uppfattning angående bärgningssvårigheterna. Hans förhoppning var närmast att tyskaran skulle taga upp bärgningsmateriel till Narvik. I varje fall måste hamnen rensas. Möjligheten att genom en ränna komma in i hamnen förelåg. Vid två tillfällen under min vistelse i Narvik anlände tyska transportfartyg med jagareskort.Tilläggning kan ske vid en bristfälligt hoplappad pir som saknar alla tekniska hjälpmedel för lastning och lossning Kajerna i övrigt äro i grunden förstörda. För att malmskeppning åter skall komma igång är det givetvis icke oundgängligen nödvändigt att hela hamnen upprensas. Det finns en möjlighet att låta ankommande fartyg stanna vid en längre ut i Ofoten belägen hamn vid namn Breivik och låta dem fortsätta in till Narvik endast i mån av tillgång av plats vid kajerna

Din tillgivne
M.Waldenström

Mer om vrakbärgning i Narviks hamn

13.7.40 tillskrev hamnedirektör Per Larssen i Oslo rederiet med förfrågan om rederiet tänkte bärga vraken av Boden,Torne, Stråssa, Oxelösund, Styrbjörnoch Diana. SKN svarat 19.7.40 att SKN numera äger vraken utom de två bogserbåtarna som var oförsäkrade och följaktligen fortfarande är att betrak ta som rederiets egendom.. Beträffande Diana och Styrbjörn har rederiet träffat avtal med norska bärgningsångaren Sterkodder, kapten Emblem ,som inlett bärgningen av dem enligt principen " No cure- No pay."

Den 5.4.44 skrev Normann Bakkefjord i Narvik till rederiet att han bärgat

BODEN 9-15.4.40

2 livbåtar från Boden och Stråssa " fra havets bunn ved Narviks havn". Dessa båtar såldes 27.6 44 å SKN:s vägran påxaukkian till Bakkefjord för 666:67 (Motsvarande xxxxxxx 1000:- kr med avdrag för 1/3-del i bärgarlön.)

Tyskarna sprängt bort master,bryggor & skorstenar

Karl Levinsson, SKN, skrev 10.10.46 till byråchef G.Brunnström på UD:s sjöfartsbyrå angående bärgning av Boden,Torne, Stråssa och Oxelösund:

" Samtliga farrtygvoro vid tiden för sänkningen krigsförsäkrade i SKN och rederiet har uppburit totalförlustersättning varför fartygen för länge sedan övergått i Nämndens ägo. Nämnden har tidigare undersökt möjligheten att bärga vraken ochhar därvid erhållit klarhet i att Torne och Stråssa vilka båda voro malmlastade knappast kunna bärgas, under det att Boden och Oxelösund, som voro barlastade, borde kunna bärgas av bärgningsfartyg. Fartygen torde vid sänkningen icke hava skadats i någon större omfattning ,men tyskaran ha sedermera sprängt bort master,bryggor och skorstenar till ett djup av 10 meter och det är troligt att vraken härvid lidit omfattande skador. Norsk Bjergningskompani har förklarat sig berett att söka bärga Boden och Oxelösund,men har icke velat åtaga sig uppdraget på basis." No cure- No pay" ,utan fordrat att i varje fall erhålla ersättning för sina kostnader. Nämnden har icke något att erinra mot att de Norska myndigheterna bärga eller spränga bort vraken efter Boden, Torneoch Stråssa, men skulle önska närmare undersöka möjligheterna at bärga Oxelösund. Dessa undersökningar kunna slutföras före utgången av innevarande år. Handling utvisande att Nämnden avstår från ägandeanspråk å Torne, Boden och Stråssa bifogas.

Stockholm 1.10.1946

SKN

(4.8.48 tillskrev Eritor Bergningskompani,Drammensvej 37,Oslo, SKN och bad omritningar på Boden, Stråssa och Torne som de ämnade bärga. SKN bad om ritningar från rederiet och sände dem 23.8.48 De kom senare i retur till rederiet.)

Om vraken se även Torne, Stråssa,Oxelösund)

Svensk antydan väckt tysk harm

UDHP -739,Marinattachérapporter/Tyskland

Förtroligt Marinatt. nr 550/40

Leiter der Attachégruppe OKM, Kapitän zur See Hans Mirow den 3.7.40 vid svenske marinattachéns besök i OKM givit denna ett till tyska översatt citat ur Nautisk Tidskrift nr 5 - 1940, sid 176, och tillagt att sista stycket väckt stor harm på grund av den insinuation som däri göres. Vore det ej möjligt,frågade han, att dylikt skrivsätt utrensades ur åt-

BODEN 9-15-4-40

minstone fackpressen. Det skadar i långt större mån än man i Sverige synes förmoda. Jag ombads bringa detta till kännedom.

Berlin 3.7.40

Kommendörkapten And, Forshell

Utdraget ur " Nautisk Tidskrift. "

"De svenska ångarna Boden och Torne råkade vid det engelska jagarangreppe mot Narvik mitt i ledlinjen, berättar befh på Boden , kapten H.G.Möller. Tätt intill de svenska fartygen hade nämligen en tysk jagare ankrat. Av vilken orsak den ankrat där, vet man icke, men man kan ju tänka sig det.

Egna noteringar

Historik

Malmlastångare på 4292 brton byggd 1914 vid J.L.Thompsson & Sons i Sunderland av stål. L 117,3 B. 16,3 Tillhörig Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm. Systerfartyg till Narvik (Se 29.4.43) 2000 ihkr triplemaskin, som 1929 moderniserades med en Bauer-Wach avloppsturbin med förvärmare och överhettningsaggregat för pannorna. - April 1925 var Boden i Narviks hamn i trippelkollision med Mertainen, danska ss Hermod av Köpenhamn och norska ss Seirstad. - Den 29 nov 26 lossade Boden i Rotterdam hela sin malmlast - 6665 ton- på 11 timmar. - Den 30.3.26 grundstötte Boden vid Hävringe fyr och måste vräka 800 ton av kollasten överbord. Hon fick maskin-och eldrum samt rum 3 , tank 4 och djuptanken vattenfyllda. - Boden /Narvik hörde till de första svenska fartygen med trådlös telegrafi 1924. På sin första resa kom Boden i slutet av sept 1914 till Stockholm med 6550 ton kol från Norfolk, Virginia. Resan Rotterdam- Norfolk- Sthlm hade tagit blott 36 dygn. - Sept 1921- juni 22 gick Boden, Mertainen Vollrath Tham och Sir E.Cassel under tysk flagg ,redade av aug. Bolten i Hamburg. (Allla 4 föll offer för kriget). - Natten till 28.12.39 räddade Boden i snötjocka och grov sjö på Nordsjön 2 tyska flygare i en gummibåt.Befh var H.G.Möller. Deras plan hade tvingats nödlanda och sjunkit. I febr 1940 framförde generalfältmarskalk Herman Göring genom tyske ministern i Stockho Prinsen Victor su Wied, Luftwaffes tack till Bodens befäl och besättning som fick dela på en större summa pengar.

STRÅSSA 9.4.-18.5.40

SÄNKT MED SPRÄNGLADDNING AV TYSKARNA PÅ NARVIKS REDD DEN 11 MAJ 1940

Rapport

Avgick Narvik dest. till Baltimore den 6.4.40 last av 7702 ton järnmalm
Djupg F 24'11" - A 24'7" 34 ombv (Se tilläggsrapport sid)
Bombskadad på Narviks redd den 16.4 kl 13. Sjöstillt, snöbyar.

Journalutdrag

Lör 6.4 15.37 avgått Narvik med lots ombord destinerad till Baltimore. Kl 20.15 ankrat på lödingen för SW storm i Vestfjorden. Täta snöbyar. Lämnat lotsen.

Sön 7.4 05.30 lättat ankar och fortsatt resan. Vid middagstid uppstod fel på kylmaskinen sedan ett kopparrör sprungit sönder. Något reservrör fanns inte ombord och kylmaskinen fungerade inte längre. 2e motorman Paul Westerlund insjuknat med svullnad och ömhet i båda knäna. Erhållit omslag av Burrows lösning. Enär undertecknad ansåg att resan inte kunde fortsättas utan kylmaskin, emedan provianten skulle förstöras, och dess utom motorman Westerlund tarvade läkarbehandling, beslöt u-tecknad vänd och styra in i Vestfjorden. Telegrafisk förfrågan i Bodö på e.m. om kyl maskinen kunde repareras där besvarats nekande. Rederiet u-rättats och ombetts telegrafera svar. Regntjocka, hög SW dyning med sättning och överspolning.

Mån 8.4 kl 08 erhållit radiomeddelande från Bodö att Vestfjorden minerats av engelska sjöstridskrafter.Vid den Norska radioutsändningen kl 13 erhölls positionerna för mineringarna,vilka utlades i sjökortet och befanns då inloppet till Bodö från Vestfjorden vara minerat. Kl 14.30 erhållit svar från rederiet att anskaffa is bäst möjligt och reparera kyl maskinen i Baltimore. Beslutat ingå till Svolvaer och telegraferat till rederiets agent där med begäran om ans kaffande av is. Kl 16.35 fått lots vid Skraaven, vilken dock på grund av hård SSW vind och hög sjö inte ville gå in till Svolvaer. Kl 17.35 ankrat i Sveleden vid Skraave för att från Svolvaer erhålla is. Lotsen gått iland för att telegrafera till Svolvaer.Kl 20.20 kom lotsen ombord och meddelade att is ej stod att uppbringa i Svolvaer. På grund av snötjockan legat kvar på ankarplatsen. Hårda snöbyar. Kl 23 ankrat med BB ankare. Kl 23.30 klart i maskin.

Tis 9.4 05.45 lättat ankar för att gå tillbaka till Narvik. Sedan Tranöy passerats satt kurs på Lödingen för att där försöka få is och ilandföra Westerlund. Kl 09.35 prejats av en tysk jagare vid Rotver fyr och genom signaler och muntligen beordrats gå in till Narvik. Kl 13.55 ankrat med STB + 45 famnar i vattnet.Efter ankringen inte rrhållit några order

STRÅSSA 9.4 -1055440

eller instruktioner vare sig från befh på jagaren eller från någon annan tysk myndighet , med undantag av att fartyget under natten skulle hållas helt mörklagt.

Ons 10.4 04.45 anföll engelska sjöstridskrafter och flygplan de i hamnen liggande tyska sjöstridskrafterna samt på redden liggande tyska handelsfartyg vilka beskötos, torpederades och anfölls från luften. Beskjutningen besvarades av tyskarna. Hela besättningen lämnade därunder fartyget och gick iland vid Ankenäs. Kl 11.30 återvände samtliga ombord i livbåtarna för att hämta de nödvändigaste effekterna och en del proviant som stuvades i båtarna. Besättningen övergav sedan fartyget och rodde iland vid Flötmanskajen, varefter befh hos Hafenkommandanten anmälde att Stråssa övergivits och att livbåtarna förtöjts vid Flötmanskajen. Senare på dagen tillställdes Hafenkommendanten en skrivelse från LKAB med anhållan att Stråssa skulle bevakas genom de tyska myndigheterna liksom Boden, Torne och Oxelösund. Motorman Westerlund , som legat sjuk med uppsvullnade knän, hjälptes iland då besättningen lämnade fartyget. Efter alndningen på Ankenäs ombesörjdes ett rum åt honom att ligga i. Då livbåtarna återvände medtogs Westerlund ombord och då Stråssa övergavs hjälptes han till Sjömanshemmet varifrån han sändes till sjukhuset. Större delen av besättningen inhystes tillfälligt i LKAB:s lokomotivstallar och konsulatet ombesörjde ett mål mat på ett café i staden.

Fre 12.4 Tåg avgått för evakuerade svenskar men fått vända tillbaka igen. Engelsk flyg under dagen bombarderat staden.

Lör 13.4 Engelska sjöstridskrafter beskjutit och förintat alla i Narvik liggande tyska örlogsfartyg.

Mån 15.4 I samband med protest från konsulatet och befälhavarna på Boden och Torne, vilka sänkts, har Stråssas befh personligen överlämnat en tillkTyska överkommandot riktad hemställan att Stråssa måtte lämnas ifred.

Tis 16.4 Tyska bombplan fällt bomber varav en bomb träffat Stråssa och gått igenom båda däcken midskepps å STB sida medan en annan bomb träffat i lucka I. Båda bomberna synas emellertid ha stannat i malmhögarna. Då befh och Ie styrman varit ombord och undersökt skadorna kunde inga plåtskador utombords eller läckage förmärkas men stor förödelse rådde inombords. Lastbommarna hade lyfts av av lufttrycket och låg nere på däcken, lastluckor hade kastats upp på övre bryggan och luckpressningarna hängde uppe i salningarna. Då ett tyskt bombplan återkom och flög över fartyget lämnade fartyget åter utan att ngn noggrannare undersökning av skadorna verkställts.

Sön 21.4 Besättningen kunnat lämna Narvik på ett evakueringståg och kom

STRÅSSA 9.4.- 11.5.40

vid middagstid samma dag till svenska gränsen. Befh kvarstannat i Narvik.

Ombord 23.4.40

Ragnar Åhgren

Befh

Sjöförklaring Nr 1 i Stockholm tis 30.4.40 kl 11

Ie styrman anmält sig t. sjöförklarings avgivande 26.4

För SKN jur .kand Lars Waldenström

Från rederiet tjänstman Gösta Carlsson

Sakkunniga: Ernst Perno & Otto Dahlquist:" Var fartyget försett med tydliga nationalitetsmärken och var sv. flaggan hissad ?"

Ie styrman Brandholm: Ie styrman, alla svenskar och lättmatros Bernotas hade medföljt det tåg som 12.4 avgått mot sv. gränsen från Narvik men som som stoppats vid tysk-norska frontlinjen och tvingats återvända. Stråssa hade tydliga nationalitetsmärken på bogar och låringar och svensk flagga målad midskepps på båda sidor flankerad av " Stråssa Sverige" målai i vit färg mot svart botten. Flaggan hela tiden varit hissad akter. Under bombfällningen 16.4. sett denna från en höjd iland. Ingen strid pågick ,planen var tyska och det fanns ingen rimlig anledning till bombfällningen mot Stråssa. Då Ie styrmanoch befh var ombord 17.4 var alla hyttdörrar uppbrut och genomsökta. Allt av värde borta, endast kläder av ringa värde legat kvarkringkastade. I Ie styrman hytt var en där inmonterad radioapparat oc allt annat av värde borttaget. - Då Stråssa prejades av den tyska jagaren kl 09.35 den 9.4 var både Ie ich 2e styrmännen på bryggan. Befh tillkallat och protesterat mot ordern att gå till Narvik men protesten hade lämnats obeaktad. Då huvuddelen av besättningen lämnade Narvik 21.4 med tåg låg Stråssa " som förut." Kvar i Narvik med befh stannade de 8 norska besättningsmännen: timmerman Lindgren, lättmatros Klausen, jungmännen Svendsen, Lund och Johansen, stuert Braunstein, Ie kocken Hansen och mässuppassare Bjerkvik.

2e styrman Lundquist: Inte sett bombfällningen 16.4 med efteråt i kikare kunnat se att fartyget företett ett helt annat utseende än förut. Inte varit ombord efter den 10.4

Chiefen Petterson: Ingen strid pågått den 16.4 Planen var tyska . Fartyget inte skadats under striderna den 13.4 så vitt han kunnat konsta

Rederiets ombud Gösta Carlsson Uppvisade kopior av den protest som sv. konsuln i Narvik den 15.4 avgivit till Deutsches Oberkommando i Narvik. (Se sid 4) i vilken det protesterats mot att Stråssa tvingats in till Narvik och att Torne/Boden sänkts samt i vilken det anhållits att Stråss och Oxelösund måtte lämnas i fred. Berörda kopior återställdes t.ombudet

STRÅSSA 9-4-11.5.40

Narvik den 15 April 1940

An das Deutsche Oberkommando in
NARVIK.

Bei gelegenheit dass das neutrale Schwedische Motorschiff Strådsa auf Reise Narvik-Baltimore,USA mit Erzladung dienstag den 9 April 1940 vom Deutschen Kriegsschiffe angeruft und nach Narvik beordert wurde, protestiert das Konsulat gegen diese Handlung.

MS Stråssa, abgegangen von Narvik den 6 April, hatte in der nähe von Skomvaer Leuchtturm eine kleine Maschinenhavaraie und dazu kam dasseiner von den Seeleuten krank wurde und notwendig Doktorbehandlung verlangte, und der Kapitän beabsichtigte dann Lödingen Hafen zulaufen als das Deutsche Kriegsschiff anrief.

Es wird bestimmt verlangt dass das Schiff sofort freigegeben wird und man behaltet sich das Recht zu verlangen, dass alle Ausgaben in verbindung mit dieser Deutschen handlung vergütet werden.

Das Königliche Schwedische Konsulat in Narvik
den 15 April 1940

R.Åhgren
Kapitän ms Stråssa

Josef Eriksson
Konsul

KK memorial 31.5.40

Enligt senare ingånget meddelande från fartygets rederi skall Stråssa den 11 maj ha sjunkit i Narviks hamn.
Stråssa erhöll tvenne fullträffar förorsakade av tyska bombfällningsmaskiner vilka icke engagerade i någon strid med fienden sökte sänka fartyget. Krigshandlingen och Utplundrandet av fartygets hytter företogs trots det att befh personligen hemställt till tyska överkommandot att fartyget skulle "lämnas i fred" och därjämte ställde detta under krigsmaktens beskydd. Dessutom voro de svenska färgerna tydligt påmålade fartygets bogar och låringar samt sv. flaggan blåsande från flaggspelet akterut.

Ex officio
Bo Bergström

Stråssas sänkning den 11 maj 1940

Rapport

Lör 11.5 40 kl 23.35 explosion i förskeppet förorsakad av sprängladdning. Fartyget låg t. ankars å Narviks redd med last av 7702 ton järnmalm. Djugg F. 24′11″ - A 24′7″ Sjöstillt, mycket god sikt. Fartyget sjönk efter 10 minuter.

STRÅSSA 9.4.- 11.5.40

Uti en av u-tecknad för dagbok har lör 11.5 antecknats:

Kl 23.25 hördes en detonation från Stråssa som åtföljdes av en mörk rök från förskeppet och midskeppspartiet, varpå förskeppet hastigt började sjunka.Kl 23.35 försvann hela fartyget i djupet med väldiga vattenuppkast, troligen härrörande från den i fartyget utträngdaa luften.Efter att döma från braket från fartyget då det sjönk med förskeppet först så skiftade lasten nr 2 och 3 rum och knäckte för därom varande tvärskeppsskott.Efter vad ögonvittnen säger sig ha iakttagit hade en bil förd av tyska militärer tidigt på aftonen transporterat en mindre roddbåt från Vassvik ut mot Fagernäs, vilken där satts i sjön och vilken medsannolikhet använts för att komma ombord med. Den å LKAB:s kontorsbyggnad mellan kl 23 och 24 tjänstgörande nattvakten Norman hade enligt uppgift hört årslagen från hamnen där Stråssa låg till ankars, kort före sprängningen,vilken bevittnades av honom xxx tillika med kassör S.Olsen och undertecknad.

Stockholm 29.5.1940

R.Åhgren

Befh

Sjöförklaring nr 2 i Stockholm mån den 3.6.40 kl 13.30

Sakkunniga : Anders Edgren & Ernst Perno: " Var fartyget den 11.5 fortfarande försett med tydliga nationalitetsmärken och var svenska flagganhissad? "

Befh Åhgren företett ett intyg från sv. konsuln E.Mosling i Narvik, datera den 22.5.40, att de 3 ovan angivna personerna kl 23.25 den 11.5 från land iakttagit en explosion åtföljd av tjock rök från Stråssas förskepp och att de sett Stråssa sjunka kl 23.35 under kraftiga vattenuppkast. Sedan rapporten upplästes bekräftade befh att sv flaggn hela tiden vari hissad och fartyget försett med sedvanliga nationalitetsmärken.Befh besökt fartyget vid 3 tillfällen efter den 10.4, senast troligen den 30.4.Vid dessa besök hade det inte synts andra skador på fartyget än några hål i däcket, uppenbarligen efter bombkrevader.

KK memorial 26.6.40

Av allt att döma har okända personer placerat ut sprängladdningar ombord vilka bringats att detonera i fartygets förskepp.

Ex Officio

Bo Bergström

STRÅSSA 9.4.- 11.5.40

Crew List (På KK endast namn & befattning)

Befh Ragnar Åhgren, Smedbacksgatan 26,Stockholm, f-81 (Sedan 1925)
Ie styrman Emil Oscar Robert Brandholm, Skillinge, f- 94
2e styrman Gustav Herbert Lundquist, Tranebergsvägen 22,Bromma, f-94
3e styrman Eiler Krog Hansen, Böstrand, Ofoten,Norge, f-05
Telegrafist Arnold Kutzner, Kungsgatan 002,Karlshamn, f-03 17.12 (18 år ombord) † 18.8.42 i C F Liljevalch.
Chief Nils Oscar Engelbert Petterson, Stagneliusgatan 60,Fredhäll,f-83
Ie maskinist Folke E.W..Wenström, Bredgatan 8b, Karlskrona, f-92
2e maskinist Malte Persson, Kaptensgatan ,Skillinge, f-93
Maskinassistent Gustaf Olof Lindkvist, Stö,Vesterålen,Norge, f-06
Båtsman John Gottfrid Wahlman, Stojby, Rockneby, Kalmar län, f-83
Timmerman Arne K.Lindgren, Fjellbu.Elvegård,Sjomen,Narvik, f-09
Matros Axel Gunnar Frank, Lövudden, Börrum, f-95
Matros Johan G.Einar Andersson, Västerhaga, Utanbro,Länna, f-13
Matros Nils Holger Nilsson, Hästtorgsgatan 2,Sölvesborg, f-18
Lättmatros Martin L.Hansen, Reppe, Lettnes, Lofoten, f -20
Lättmatros Povilas Bernetas, Zutautukaimas, Kartena,Litauen, f-19
Lättmatros Olvar Olger Klausen, Justad, Kangerur, Stamsund,Norge, f- 18
Jungman Johannes Johansen, Nirak, Ofoten,Narvik, f-22
Jungman Viggo Albert Sund, Valkalla,Narvik, f-22
Jungman Sven Adolf Svendsen, Gate 5,Narvik, f- 20 (Senare postre restante, Narvik, trol utbombad)
Elektriker Gustav Wilhelm Olsson, Gotlandsgatan 82,Sthlm, f-15
Ie motorman Sjunne F.V.Lagerholm, Celciusgatan 4e,Malmö, f- 05
2e motorman Paul J.Westerlund, Fack 97,Arjeplog, f-18
2e motorman Bror Gunnar Olofsson, Killeberg, f-15
2e motorman Allan Alexander Lundin, Västerås, f-01
2e motorman Gustaf Emil Brandting, Saltmätaregatan 11,Stockholm, f-00
2e motorman Per Bertil Wiberg, Jukkasjärvi, f -15
2e motorman Nils Emil Carlsson, Herrljunga, f-10
Steward Ture Hjalmar Braunstein, Hernes Gård, Narvik,(gift), f- 15
Ie kock Fredrik J.Hansen, Karlsöy,Tromsö, Norge, f -15
2e kock Gustaf F.Munther, Fiskaregränsen 27,Landskrona, f-11 (Flyttat till Gustav Munther, Lådan 350,Vingåker)
Salongsuppassare Stig Arne Wallmark, Landstingsgatan 26,Mölndal, f-21
Mässuppassare Olaf K.Bjerkvik, Biskops Bangs gaten 3, Frydenlund,Narvik,f-22
Skansuppassare Hans Gustav Göransson, Sofielundsvägen 6,Malmö, f-22

Effekter

Befh begärt 2971:18 plus 286:- för instrument. Han hade sedan 1925 sitt hem ombord och tar bl.a upp 3 tavlor, en med motiv " Lappar som rådslår" 35:-

STRÅSSA 9.4.- 11.5.40

tavla " Amerikabrev" 8:- och tavla "Narviks hamn" 12:- samt fotoalbum i läder 6:50, grammofon med skivor 110:-, 5-rörs radioapparat 250:- , en automatpistol 40:-, el .massageapparat 10 dollars, två prydnaskuddar 25:- etc Befh av rederiet fått 2086:- den 8.6.40

Jungman Wiggo Sund skrev Narvik 30.7.40 i sin lista:" Da vi skulde paa lang tur til Amerika og således regnet med at vaere borte i lengre tid, tokjeg alt jeg hadde med mig og står derfor nupå bar bakke. Jeg har derfor ikke annet en det jeggickk og stod i då vi kom oss iland og har dessuten vaert uten beskjeftigelse og er det framdeles." - Han fick 680 NKR frå rederiet den 18.8.40

Kock Munther skrev:" Jag kan inte komma ihåg allt som jag blivit avmed men det här är i allafall det mesta av det."

Kock Hansen fick Nkr 364:43 den 20.8.40 Han hade bl.a förlorat grammofon 3 med 9 plater som var litt gamle 1:65 styck, og 10 nye plater som var kjöpt i Göteborg 16:50

Ie styrman Brandholm: radio 100:-, revolver 30:-, persianmössa 25, fårskinn päls 60, tropikunderkläder 24, moskitnät 6:-, sextant 225:-
Begärt 1159:50, fick 1012:50 plus 285:- för sextant och tabeller.

SKNEVII 190 Lasten

Malmfrakt ass. i Hansa för 90.000:-
SKN till rederiet 19.6.40 utbetalat 87.734:03 (Bruttofrakt å malm)

UDHP 80c 3514 Bara ett sjöförklaringsprotokoll

Egna noteringar Stora förluster för LKAB i Narvik

Ons 8.5.40 utkäpades en luftstrid över Narviks hamn varvid Stråssa, på 21-årsdagen av sin kölsträckning, fick ytterligare skador vilka dock inte påverkade sjövärdigheten.- Den 28.5 anföllts Narvik av de allierde som landsatte trupper på vilket följde tyska bombraider den 1-2.6 som satte hela staden i brand. Den 7.6 utrymde de allierade Nordnorge och tog med sig kungen och regeringen till en 5-årig exil i England. Väldiga värden gick förlorade i Narvik för LKAB (Grängesbergsbolaget).Allt arbete i bolaget upphörde den 9.4.40 Kajanläggningarna, värda ett 20-tal miljoner kronor förstördes under de följande striderna likeom stora förråd av materiel och proviant värda c:a 2.000.000 kr samt flera el.lok värda minst 300.000 kr per styck och över 60 malmvagnar. Ettlager med 1000 ton bunkerkol brann ännu i slutet av juni. Bolagets fastigheter i Narvik ,bokade för 3.600.000 låg till 90% i ruiner. Lokstallarna, transformatorn och den mek.verkstaden hade sprängts i luften. Flera tunnlar på malmbanan hade sprängts och hamnen var blockerad av vrak. Tyska pioniärer och arbetslösa från Sydnorge började

STRÅSSA 9.4.-11.5.40

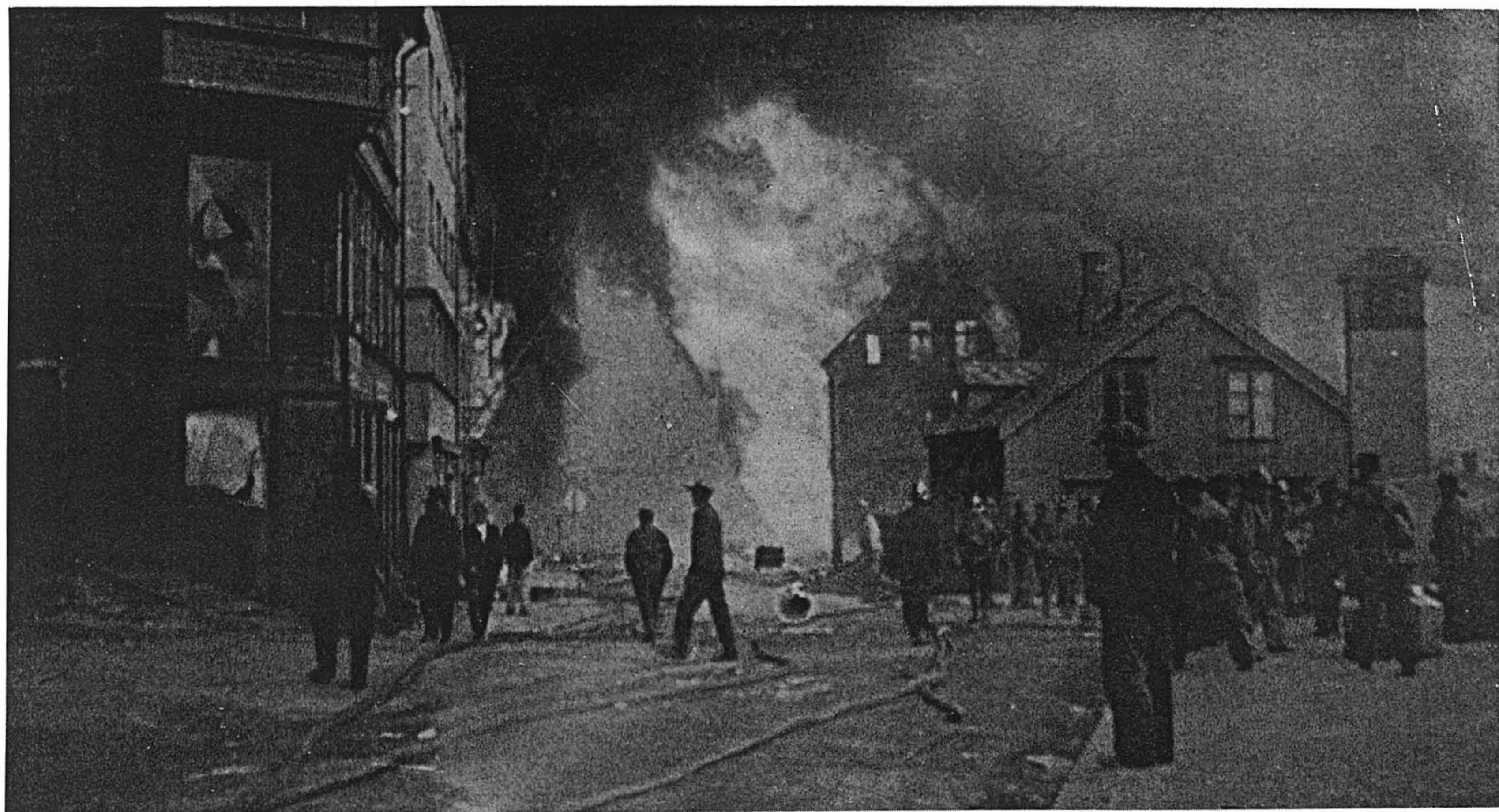
i juni 40 reparera järnvägen och tunnlarna.

Stråssas vrak

Tyskarna sprängde hösten 1940 bort master, brygga och skorsten på Stråssa för att få ner djupet till 10 meter. Lyftning av det malmlastade vraket var otänkbar. I mars 1952 fick Norsk Bjergningskompani kontrakt på skrotbasis att undanröja 21 vrak på Narviks redd, Norska industridepartementet fastslog att bolaget skulle få internationella skrotpriser på allt bärgat järn och stål. SKN avstod redan i oktober 1946 från ägandeanspråk på vraken av Boden, Stråssa, Torne och Oxelösund men förordade en närmare undersökning huruvida det inte skulle vara möjligt att bärga Oxelösund. Skrotbärgningen, som omfattade även Stråss, började sommaren 1951 och fortsatte i många år. I arbetet insattes fartygen Sterkodder och Salvage, pråmarna Nordstjernen och Ernst Isle samt en 100-tons lyftponton. I första hand undanröjdes 2 tyska vrak och en brittisk ångare mitt för inloppet. Holländska ss Bernice lyftes redan i augusti 1949 av bärgningsfartygen Uller och Trausö.- Hösten 1951 lyftes Aachen på 6274 brton men vraket slet sig 30.11.51 under bogsering av Salvator syd vart för nedskrotning i Stavanger och strandade utanför Hepsöy, syd Folla, där det bröts itu vid bryggan i 30° vinkel . - I aug 52 lyckades man lyfta det största vraket hittills, ss Hein Höyer på 5836 brton B. 37, som bogserades till varv . 16 vrak återstod då.

Historik

Motorfartyg på 5650 brton byggt 1921 vid Götaverken av stål. L 120 B16,3 tillhörigt TrafikAB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm. Rederiets första motorfartyg, och det första motordrivna malmfartyget i svenska handelsflottan. Stråssa följdes av Laponia, Luleå, Luossa , Oxelösund och Erik Frisell.Kölsträckt 8.5.19, sjösatt 7.5 21, lev 24.9 21. Medelfart 12,4 knop med 2500 ton barlast i mycket hårt väder. Stråssa var shelterdäckade med hög back, kryssarakter och rak stäv . Djup till huvuddäck 8 meter, till shelterdäck 10,4 ms. 8200 dw. 5 rum med 5 luckor. Salongshus i 4 etager mellan lucka 2och 3. 2 master. Högtankar under rum I och under hela akterskeppet från maskinskottet till akterpiken för 1800 ton olja. Denna olja skulle fraktas hem från oljeproducerande länder för att användas av de av rederiets fartyg som inte besökte sådana länder. 2 st 6-cyl Göteverkenmotorer på 2600 ihkr.(B & W) Ett par bompålar på akterkant av lucka 3. Manskapsinredning i 2-manshytter i poopen. - I jan 1922 fick Stråssa ansenliga ovanbordsskador i Atlanten på resa Narvik-Philadelphia med malmlast.. i Nov 30 räddade Stråssa i nordatlatnen besättningen på ss Amy G.McKean, enkanadensisk skonare. 2e styrman Uno johansson och 7 frivilliga utförde bärgningen i en livbåt och belönades juni 31 av Kanadas regering.

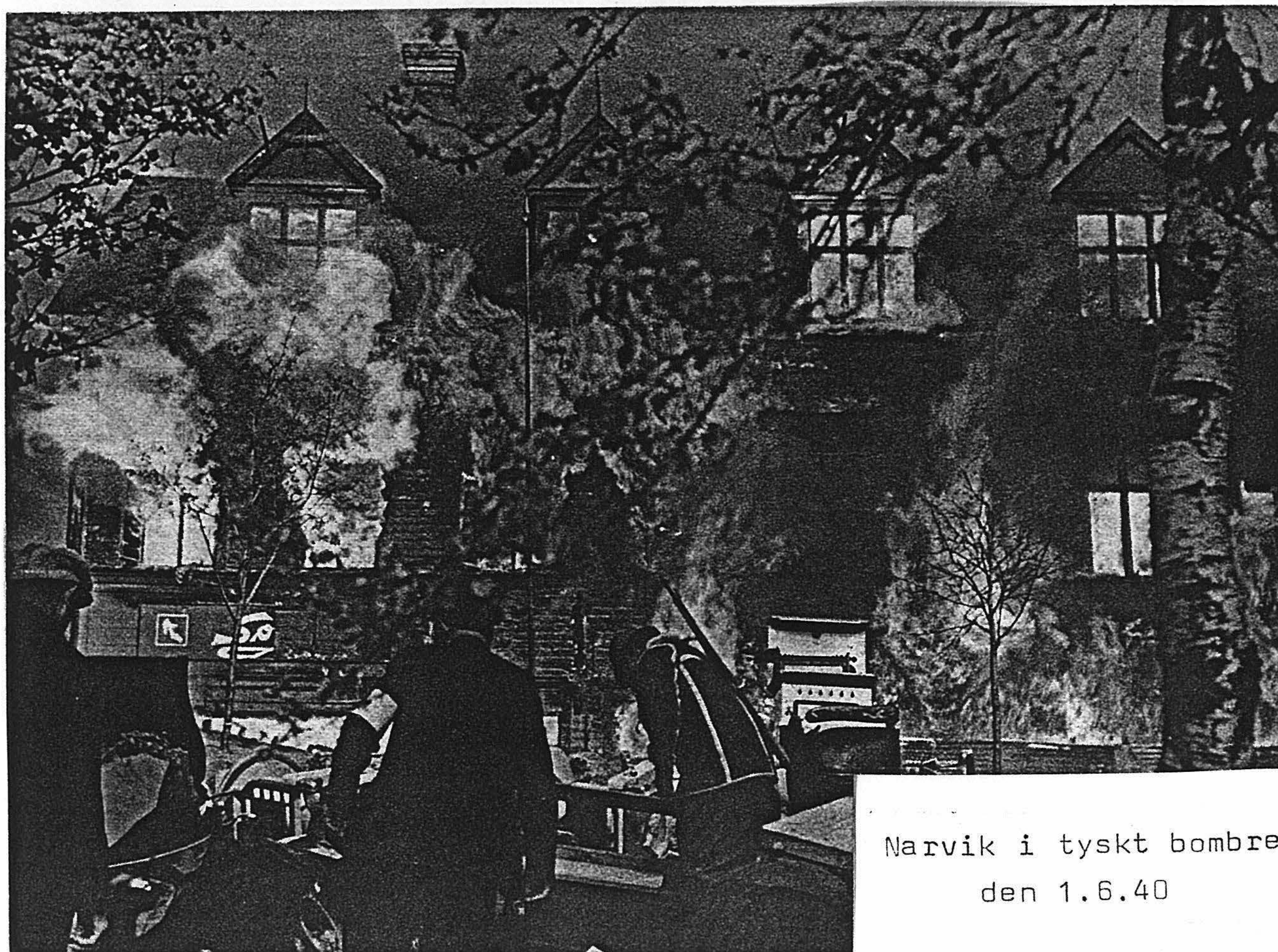


Narvik i tyskt bombregn 1.6.40



Narvik i tyskt bombregn 1.6.40





Narvik i tyskt bombregn
den 1.6.40

OXELÖSUND 9.4.-8.5.40

SISTA GRÄNGESOFFRET FÖR STRIDERNA I NARVIK SÄNKTES DEN 8 MAJ kl 06.45

Rapport

Fartyget skadat under sjöstrid ons 10.4.40 kl 05 på södra delen av Narvik redd, till ankars, stilla disigt väder. 29 ombv. Fartyget översållat av hål efter granatskärvor och torpedsplitter.

Journalutdrag

Sön 7.4 kl 09 ankrat på Narviks redd, STB + 45 famnar. Djupg. vid ankomsen F 10′- A 15′2″. Satt fartygets vaktman.

Tis 9.4 04.30 hördes kraftigt kanondunder från artilleri och luftvärn med häftiga stötar i fartyget. Gjort klart livbåtarna, lagt utav BB ankare, klargjort maskinerna samt satt sjövakter. Tyskarna intagit stad Fem stora jagare och ett stort depåfartyg av tysk nationalitet lagt sig på hamnen. Det tillsynes främsta av de tyska krigsfartygen hissat internationell signal: "Lämna icke hamnen." Försökt komma i förbindels med land men blivit förbjuden av en tysk motorbåat att passera förbi. Gått sjövakter.

Ons 10.4 04.30 under en häftig sjöstrid i hamnen givit order " Alle man i livbåtarna!" Alle man övergivit fartyget i största hast, rott in i Beisfjorden och sökt lämpligt skydd. Omkring 11.30 rodde ena livbåten ombord för att hämta sängkläder och proviant och återkommit utan missöden. Samtliga hytter och bostäder ombord visat sig vara utplundrade och inredningen mycket spolierad. Betydande skador på skrovet, bryggan och överbyggnaderna av granater och torpedsplitter.

Tors 11.4 Omkring kl 08 rodde ena livbåten ut till Oxelösund för att hämt proviant och förnödenheter till folket iland. En tysk jagare låg långs sidan i sjunkande tillstånd och dess besättning lossade upp krigsmater och inventarier på Oxelösunds däck. Lastångaren Aachen av Bremen låg på jagarens andra sida med sin stäv mot Oxelösunds sida midskepps om BB. Aachen hade ränt ner Oxelösunds fallrepstrappa, c:a 4 meter av brädgången för om denna samt båtdäcket på samma ställe samt båda livbåtsdävertarna och motorbåtsdävertarna. Motorbåten bortstulen och prammen förstörd. De följande dagarna gjort flera turer ut till fartyg för eftersyn samt ilandfört proviant och en del mindre inventarier. De senare dock obetydligt emedan ingen lämplig förvaringsplats finns i Beisfjorden.

Sön 21.4 Den svenska delen av besättningen, 20 man, avrest med tåg till Sverige. Ie styrman och övermaskinisten Berlin stannat kvar i Beisfjor för att efter förmåga tillse fartyget.

Stockholm 24.4.40

G.Larsson
Befh

OXELÖSUND 9.4.-8.5.40

Sjöförklaring nr 1 i Stockholm mån 29.4.40 kl 10

Sjöförklaringen avsett att fartyget måst övergivas till följd av krigsfara på Narviks redd 10.4.40
Sakkunniga Ernst Perno & Otto Dahlquist: 1) Var fartyget försett med väl synliga nationalitetsmärken och var sv. flaggan hissad. 2) Är fartygets öde känt av befh ?
Jur kand Lars Waldenström för SKN.

Befh Larsson: Då befh lämnade Narvik den 21.4 låg Oxelösund kvar på redden Det var Ie styrman och chiefen som den 10.4 i ena livbåten rott ut till fartyget för att hämta sängkläder och mat. Fartyget hade de sedvanliga nat.märkningarna på bogar och låringar samt flaggan målad midskepps strax under relingen flankerad av "Oxelösund - Sverige" i svarta bokstäver på ljusgrå botten.

2e styrman Arvenäs: Besökte fartyget 11.4.Djupgåendet då oförändrat.

Ie maskinist Swedner: Den 10.4 sett hål i fartygets överbyggnader och skorsten men inte några hål i skrovet. Den 12.4 vid besök ombord upptäckt en läcka å ett T-rör för kylvatten i maskinrummet. Sedermera tätat denna läcka någon dag mellan 12 och 21.4 Hade länsat ut det inkomna vattnet genom att starta en hjälpmaskin såväl den 12.4 som den 16.4.

Befh Larsson: I anslutning till detta sade befh att då han varit ombord sista gången den 19.4 hade så mycket vatten läckt in i rännstenen genom denna läcka att rännstenen varit fylld och vattnet stått 2" över tanktaket.

Sjöförklaring nr 2 i Stockholm mån 3.6.40 kl 13

I anledning av följande rapport,skriven av Ie styrman:
Till ankars å Narviks redd i barlast. Besättningen lämnat fartyget 10.4.40 Oxelösund sjunkit den 8.5, enligt uppgift kl 06.45. Skadorna obekanta, men fartyget sjunkit. Stilla väder, god sikt.
Enligt sjöförklaring avgiven inför Stockhoms rådhusrätt 29.4. skadades fartyget i Narviks hamn 10.4.40 Undertecknad och övermaskinist Berlin kvarstannade i Beisfjorden för att tillse fartyget medan den övriga besättningen hemreste den 21.4 Fre 26.4 besökte u-tecknad och Berlin samt besättningsmännen Matros Gusjås, lättmatros Mathiesen och jungman Tjösvoll fartyget för att hämta proviant.Det visade sig att vattnet i maskinrummet stigit 2" sedan förra besöket 19.4 och djupg. konstaterades vara oförändrat. Inga nya skador på fartyget förmärktes. Tisdag 7 maj anföll tyska bombplan Narviks hamn och bomber fälldes. Ons 8 maj på fm onserverades att fartyget sjunkit med endast masttopparna synliga ovan vattnet.

Stockholm 29.5.40

Helmer Högnell
Ie styrman

Forts

OXELÖSUND 9.4.- 8.5.40

Vid sjöförklaringen ingav Ie styrman följande intyg :

Narvik 22 maj 1940

Undertecknade hava i nrävaro av mig, tjänsteförrättande svensk konsul, förklarat på ed kunna intyga att vi onsdag 8 maj 40 kl 06.45 sett ms Oxelösund sjunka å Narviks redd, där det sedan den 7 april legat till ankars, och å vilket hela besättningen den 10 april lämnade fartyget på grund av krigsorsak. Om anledning till orsaken varför fartyget sjönk kunna u-tecknade ej med någon bestämdhet yttra sig.

Kungl. Sv.Konsulatet i Narvik 22.5.40
(Stämpel) E.Mösling
T.f. Svensk konsul

Sverre Olsen Kasserer i LKAB		R.Åhgren Befh ms Stråssa
====================	==============	===================

För SKN Jur Kand Lars Waldenström
För rederiet kamrer Gösta Carlsson

Ie styrman Högnell: Antingen skadades Oxelösund vid bombanfallet den 7.5 eller så gick tyska marinsoldater ombord och sänkte fartyget som var fallet med Boden och Torne och Stråssa. Svenska flaggan var hissad akte dag och natt.

Chiefen Berling 2″ vatten över durkarna i maskin den 19.4, 4‴ den 26.4

Stråssas befh Åhgren: 7 maj från land åsett flyganfallet vid middagstid och sett bomber falla i närheten av fartyget. Omöjligt se om det skadats På e.m. iakttagit att Oxelösund börjat sjunka. Den 8.5 kl 06.45 sett fartyget försvinna i djupet. Till en början sjönk det helt sakta, sedan allt hastigare. Tidigare skadats ovan vattenlinjen av en bombkrevad. Tydligen sjunkit hastigare på slutet därför att vattnet då nått upp til denna skada. Flaggan hela tiden hissad akter.

KK memorial 26.6.40

Antingen har fartyget så svårt skadats vid flyganfallet 7.5 att det senare sjunkit eller också torde tyska marinsoladter även i detta fall ha bordat fartyget och öppnat bottenventilerna. Liknande handlingar mot Trafik AB Grängesberg-Oxrlösunds å redden liggande fartyg ha bevisligen förekommit trots att myndigheterna blivit uppmärksamgjorda på fartygens prekära läge och att - i ett fall- fartygsbefälhavaren ställt sitt fartyg direkt under den tyska krigsmaktens beskydd. De svenska färgerna voro dessutom under amkarliggandet fullt synliga å fartygets sidor, bogar och låringar, varjäm svenska flaggan under hela tiden befanns blåsande från flaggspelet akteru

Ex officio
Bo Bergström

OXELÖSUND 9.4- 8.5.40

Crew list

Befh Gustaf Carl Petter Olof Larsson, Brunnsgatan 47,Nyköping,f -83 (Fört Oxelösund sedan 1928)
Ie styrman Helmer Högnell, Uddmansgatan 1,Piteå, f- 03 (1/10 8)
2e styrman Sven Teodor Arvenäs, Stafsnäs, f- 04
3e styrman Jacob Jörgen Olsen, Ivar Åsens gate 2,Kristiansund, f-06
T elegrafist Gustaf Hjalmar Bertzell, Gulla Boby, f- 01
Chief Josef Emanuel Berlin, Sv.Konsulatet,Narvik, f-80 -änkeman
Ie maskinist Sigvard Natanael Swedner, Godhemsgatan 72, Göteborg, f-87
2e maskinist Erik Gerzén, Härnösand, f- 17
4e maskinist Eskil Bruno Ambrosius,Abrahamsson, Ankaregatan 6,Gtbg,-95
Båtsman Elias Stefan Zadein, F-97 (Statslös utan anhöriga)Vad hände m.honom?
Matros Oscar Herman Gusjås, Th.Åsgårds Gate 1, Kristiansund, f-11
Matros Bror Hilding Nilsson, S.Kyrkogatan 8, Landskrona, f-11
MatrosErik Huseman, Krylbo - påmönstrat i Narvik
Lättmatros Kristian ~~Amandus~~ Mathiesen, Havkås, Skutenik, Norge f-13
Lättmatros Karl John Valdemar Rodin, Tuna 23, St.Ibb,Ven, f-21
Lättmatros Joel Hubert Henningson, Björnhult, Hyshult, f-15
Jungman Åke Henry Brodin, Rickarum, Sätaröd, f- 21
Jungman Bror Anton Svensson, Sireköping, f- 20
Jungman Mandius Tjösvoll, Åkrehavn, Norge, f- 21
Ie motorman Erik Oscar Eriksson, Kungsgatan 14, Luleå, f-78
2e motorman Karl Gustaf Hall, Östergatan 98, Landskrona, f-07
2e motorman Litwin Franciszek, Götenhafen ,f- 11 (Polack) Vad hände med hono
2e motorman David Emanuel Lindström, Landskrona, f 04
2e motorman Francis Karlis Rozefelds, Kolgas Raga, Rozlaukas,Lettland.-13
Motorman John Arne Andersson, Göteborg, påmönstrat i Narvik
Motorman L.Törnquist, Oslo, påmönstrat i Narvik (Ingen effektersättn)
Stuert Johan Hilding Björkquist, Svalliden, Oscarshamn, f- 89
Ie kock Charles Henry Ahlberg, Gtbg, f-99
2e kock Fritz Erik Nilsson, Lilla Jordberga 2, f- 20
Salongsuppassare Nils Olof Hansson, C.B.Friisgatan 6,Trelleborg, f-00
Mässuppassare Erik Gustaf Holmberg, Ödemanssonsgatan 10,Landskrona, f-20
SkansuppassareKarl Erik Svensson, Säbygatan 5,Landskrona, f-23
(Alla utom Ie styrman & chiefen lämnat Narvik 21.4.40)

Effekter

Befh begärt 3800:-, fick 2738 den 29.4. Bland hans förlorade ägodelar kan nämnas ett Winchestergevär 42:-, en Colt automatic pistol 60:- sextant 180:-, Remington skrivmaskin äldre modell 175:-, Allan Walsch additionsmaskin,äldre modell, 150:-. böcker 220:- Tavlor, fotografier, album, prydnadsföremål 250:-, 10 soffkuddar 100:-

OXELÖSUND 9.4.-8.5.40

2 yllemaggördlar 16:-, bisammössa 60:-, nya Danakängor 33:- 2 par gåasögon 32:-, korgkoffert 20:-

Ie styrman förloeat för 2100:- inkl sextant 300, radio 215, kostymkoffert 60:-, cigerettetui i silevr 33:- Han fick ut 1364:-

Telegrafisten: " Dessutom försvann och förstördes åtskilliga andra småsake vars värde är omöjligt att ange."

Matros Gjusås begärde 1058- , fick ut 476:- den 11.9.40

Ie motorman Eriksson begärt och fått 276:80 (Piamas 6:-, rängkapa 30:- sjösek 5:-, 2 kudar 6:-, 3 langångsjortar 18:-,marskintoflor 6:-)

Motorman Francidzek begärt och fått 446:-

Motorman Rozefelds begärt 568, fick 475 den 4.5.40 Adress: sjömanshuset i Landskrona.

Stuert begärde 471:10 och fick det 3.5.40

Kocken Ahlberg begärde 1077:50, fick 475:- den6.5.40

Motorman J.A.Andersson utkvitterade 475 i Sthlm 19.6, hade begärt 531

Matros Huseman begärde och fick 199:50 men fick avslag för 50:75 som han begärt för sin reskostnader: Narvik-Riksgränsen 2:-, Riksgränsen-Kiruna 4:25, Kiruna-Krylbo 38:50, reskost 6:- summa 50:75

Oxelösunds vrak

Bergen 1.10.46 skrev Norsk Bjergningskompagni till SKN, som telegrafiskt utbett sig om en rapport om skadorna på Oxelösunds vrak och kostnaderna för en ev bärgning:

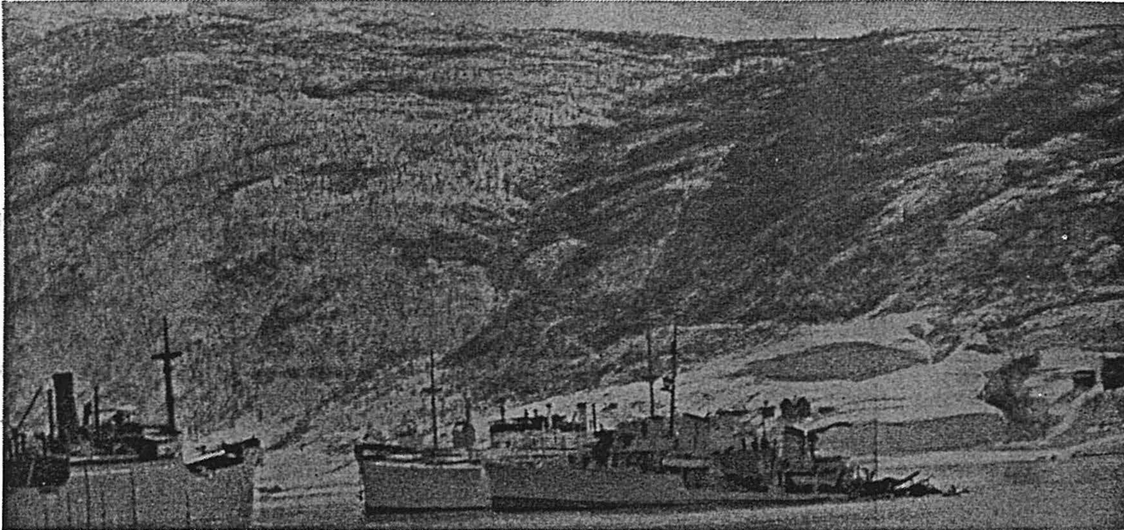
Desverre kan vi ikke nu gi dem nöyaktig oppgave over skibets skader i det vi ikke har dykkerundersökt Oxelösund siden august 1941. Oxelösund hadde den gang skade i nr I rum BB som så ut til å vaere bevirket av mineexplosjon eller lignende. Mastene og skorsteinen var då avskutt av tyskerne for å rydde klar e bane for sjöflyg. Efter forlydende foretok tyskerne senere en ny sprengning på alle fartöy som var senket i Narvik,så disse ble jevnet ned til 10 meter under vannflaten på lavvann. Brobyggningen på flere av de större fartöy ble på denne måde skutt bort. Om denne bortrydding er forttatt på Oxelösund eller hur stor skade som ev.er fremkommet ved bortskytningen kjenner vi ikke til. För en dykkerundersökelse kan vi ikke uttale oss om kostningene omkostningene veden ev bjergning.

Vraket återköpt av Rederiet för 5000 kr

30.1.47 tackade SKN Grängesbergsbolaget för de 5000 kr som nämnden emottagit 29.1.47 som likvid för återköp av Oxelösunds vrak. Rederiet hade då träffat överenskommelse med Norsk Bjergningskompagni om bärgning av vraket vilken skulle utföras mars 47 fram till försommaren .

(Om bärgningen se vidar sid 8.)

OXELÖSUND 9.4 - 8.5.40



Aachen av Bremen   Oxelösund   Tyska jagaren Wilhelm Heidkamp med bortslitet akterskepp

Oxelösund ankrade på Narviks södra redd kl 09 söndag 7.4 i barlast . Många fartyg låg då på lasttörn före Oxelösund. Redan denna söndag fördes en hel del civilklädda tyskar iland från kolångaren Lippe, men det visste man förstås inte då. Ingen i Narvik anade vad som var på gång. Måndag em. kom trankokeriet Jan Wellem in på redden med över 1000 man tyska Bergsjägare med full utrustning ombord. Inga kontroller företogs från norsk sida. Andra tyska fartyg på redden hade olja ombord för att de tyska jagarna skulle kunna bunkra. - Kl 04.30 tis 9.4 väcktes Oxelösunds besättning - liksom alla andra i Narvik - av våldsamma kanonsalvor som fick fartyget att skaka. I mörkret och snötjockan kunde kapten Gustav Larsson på Oxelösund inte se mer än ett krigsfartyg som låg intill Oxelösund och sköt bredsidor in mot malmkajerna. Strax därpå hördes 4 mycket kraftiga explosioner då pansarbåten Norge sprängdes i luften, kantrade och sjönk. Flera lastfartyg på redden träffades och sjönk. Alla fartyg förbjöds genom hissad signal på de tyska jagarna att lämna hamnen. Under hela dagen rådde sedan febril urlastningsaktivitet i hamnen då tyskarna landsattes och etablerade sig. Ingen tilläts lämna Oxelösund. - Kl 04.45 ons 10.4 i mörker och snötjocka kom 4 engelska jagare - Havoc, Hunter, Hardy och Hostpur - oupptäckta in på redden iett anfall som förvandlade hamnen till ett inferno av explosioner och kanonsalvor. På de tyska jagarna sköt luftvärnet i blindo i tro att flyg anföll. Oxelösunds besättning sjösatt båtarna och rott iland kl 05 i Beisfjorden där de sökte skydd bäst de kunde. Jagaren Anton Schmitt sprängdes itu av 2 torpedträffar. Jagaren Wilhelm Heidkamp som låg till ankars 500 meter söder om Jan Wellem vid vilken 2 jagare låg och bunkrade träffades av en torped som sprängde bort akterskeppet. Härvid dödades och sårades större delen av besättningen och befh för jagareskadern, kommendör Bonte, dödaes. Fregattenkapitän Erdmenger på

OXELÖSUND 9.4.- 8.5.40

Wilhelm Heidkamp lyckades få upp sitt fartyg intill Oxelösunds akterskepp BB och såraderäddades över till Oxelösund där alla utrymmen tog i anspråk för jagarbesättningens överlevande. Simmande tyskar kom ombord från sänkta fartyg i närheten. Sårade förbands med sönderrivna lakan, nerslitna gardine och bordsdukar från salongen. Hytterna plundrades på allt användbart. Från Wilhelm Heidkamp överfördes sedan proviant, ammunition och förråd till Oxelösunds däck. Jagaren sjönk inte utan höll sig flytande på skotten intill Oxelösunds BB låring . Erdmenger tog personligen befälet över 250 överlevade som ikläddes norska uniformer och omdöptes till " Marinebatalli Erdmenger." Svenskarna avvaktade utvecklingen på olika gårdar ett par km utanför staden tills lugn inträtt på f.m. Oxelösund hade sållats av splitter och fått minst 300 hål i överbyggnaderna.En Granat hade gått rätt igenom salongshuset och i maskin läckte vatten in genom skadade ventilhus. Vid 11.30-tiden rodde några man ut till fartyget och äntrade ombord för att hämta proviant och sängkläder, endast för att finna fartyget plundrat och allt sominte var borta var förstört. Motorlivbåten var borta. Lör 13.4 kom nästa engelska anfall. En stor eskader med slagskeppet Warspite i spetsen gjorde rent hus på redden och sänkte de sista återstående tyska jagarna ochlastfartygen. Kapten Larsson åsåh sjöslaget frmn LKAB:s huvudkontor . Tyskarna flydde uppåt fjället men engelsmännen gjorde bara en lov runt hamnen till tonerna av "Rule Britannia" och försvann sedan ut på Ofotfjorden. På e.m. återvände tyskarna till staden ochhamnen. - Den 21.4 kunde de i Narvik strandsatta svenskarna lämna staden med ett tåg till Riksgränsen där de fick gå några km till fots till ett väntande svenskt tåg f.v.b till Kiruna och söderut. Kvar i Narvik stannade Oxelösunds Ie styrman och chief för att hålla fartygetunder uppsikt, Först den 8.5 kl 06.45 sjönk Oxelösund sedan tysk militär placerat en stor sprängladdning i rum I nära skottet till rum 2 och utlöst den. Oxelösund sjönk utan slagsida på 30 meter djup. Den 27.5 utrymde tyskarna Narvik vid en allierad storskalig landstigning men återkom efter att ha bombat staden i brand 1.6 och den 7.6 utrymde de allierade Nordnorge och tyskarna kunde stanna till i maj 45. Kapten Gustav Larsson satt 9.4.60 som pensionär i hemmet i Ronehamn. Han ryste ännu 20 år efteråt när han talade om aprildagarna i Narvik 1940 - laglösheten, våldet och anarkin och den totala isoleringen från kontakt med omvärlden. - Först i juli 43 kom malmtrafiken åter i viss utsträckning igång efter 3 års uppehåll. De förstörda malmkajerna, bangårdarr och magasinen hade då i stort sett reparerats och alla hindrande vrak sprängts ner till 10 meters segeldjup. Malmbåtar till och från Tyskland kunnat gå någotsånär regelbundet sedan jan 43, genomsnittligt 12-13 fartyg i veckan, de flesta dock på under 5000 ton. Många sänktes av RAF i de

OXELÖSUND 9.4.- 8.5.40

norska fjordarnapå återresan till Tyskland.

Oxelösund bärgad 1947 och blev ms Laidaure

29.1.47 återköpte Grängesbergsbolaget vraket från SKN för 5000 kr och 21.3.47 meddelades att kontrakt tecknats med Norsk Bjergningskompagni i Olso om bärgning av Oxelösunds illa åtgångna vrak. För- och aktermasterna hade av tyskarna sprängts ner 2 meter över däck liksom skorsten och brygghus men fartyget hade ingen malmlast i rummen och skrovet hade inga större skador frånsett spränghålet i rum I. I april 47 låg ännu 21 vrak sjunkna på Narviks redd. Längs kusten mellan Östfold och Vadsö låg 116 krigsvrak varav 69 tyska och 44 norska. Av dessa måste 50 bortröjas såsom hinder för sjöfarten, däribland vraket av en 12000-tonnare norr om Hatstad. - Bärgningen av Oxelösund inleddes i april 47 och den 15.6 flöt Oxelösund åter på Narviks redd efter 7 år i djupet, en mardröm av rost ock skrot. Det låg så mycket mudder på däck att röjningsmanskapet fick vada i sjöstövlar. Efter uppröjning och prov. tätning besiktigades fartyget i xxx början av juli av dir. Hoogland och ing. Berglund från Rederiet och det beslutades att reparera det. Oxelösunds bogserades till Docka i Stavanger för ytterligare tätning och därifrån till Göteborg. Med 8 mans "besättning" kom Oxelösund efter 8 dygns bogsering till Pölsebo bojar i Göteborg söndag kväll den 24.8.47 , fortfarande mer likt ett skrotupplag än ett fartyg. Bogseringen utfördes av Grängesbergsbolagets Diana (ävn hon sänkt i Narvik 1940) och Röda Bolagets Karl . Alla rörliga delar ombord rostat fast, inkl rodret, men färgen hade bevarat plåten i skrovet gott från frätning under de 7 åren. Namn och hemort akter var ännu läsbara. Bogseringen gynnast av fint väder frånsett ett dygn med tjocka. Götaverken, som byggt fartyget 24 år tidigare, hade åtagit sig att göra ett nytt fartyg av Oxelösunds- det störtsa arbete i sitt slag som utförts vid varvet. Maskinrummet hade varit fyllt av lera och snäckor och maskineriet igenväxt. Skyddat av fett och olja hade ändå huvuddelen av maskineriet klarat påfrestningarna så att det mesta efter nedmontering och rengöring kunde återinsättas ombord. Skrov och däck, luckkarmar, spant etc måste genomgås sektion för sektion, plåtar förnyas eller riktas osv Alla däckshus förnyades helt i modernare stil. De 2 huvudmotorerna moderniserades med solid injection av oljan. Av de 3 hjälpmotorerna förnyades 2 som ändå var för gamla men donkeypannan kunde användas liksom flertalet pumpar, ankarspelet och styrmaskinen. Av master och rigg kunde bara 2 lastbommar användas och alla winschar förnyades. - Ons 15.12 48 gick ms Laidaure ut på provtur från Götaverken, ett nytt och vackert fartyg med högsta klass i Lloyds och fört av Helmer Högnell som i april 40 varit Ie styrman ombord

OXELÖSUND 9.4.-8.5.40

på Oxelösund i Narvik. Första resan gick till Narvik för lastning.
Laidaure mätte 5943brton mot Oxelösunds 5653.
I febr 1962 såldes Laidaure för 688750 kr till Van Heygen Freres i Ghent och kom den 6.4.62 til Ghent för nedskrotning.

Tidigare historik

Oxelösund byggdes 1923 vid Göteverken i Göteborg av stål. L 120 B.16,3 5653 brton. Tillhörigt Trafik AB Grängesberg- Oxelösund (M. Waldenström) i Stockholm. 2st 6-cyl 4-takts enkelv. Götaverken B&W-motorer på 2600 ihkr. Open shelterdäckare med kryssarakter. Systerfartyg till Stråssa, Luossa, Laponia och Luleå. Sjösatt 17.5.23 samma dag som ms Kolsnaren gick ut på provtur. De båda fartyge låg denna dag sida vid sida vid Götaverken. De möttes iegn den 3.3.57 vid Eriksbergs varv, dockade sida vid sida. Kolsnaren hette då Petersborg och Oxelesund hette Laidaure. - Då Oxelösund gick på provtur den 14.8.23 (samma dag Nuolja sjösattes) var det skeppsbyggarkongress i Göteborg och 300 gäster intog sin lunch i aktre mellandäck som var prytt med gröna girlander och blågula flaggor. Kaffe på däck efter maten. - Oxelösund gick på Narvik från första resan till den sista, och fortsatte malmfarten 1948 som Laidaure. (Se sid 8-9)

BULLAREN 10.4.40

PÅ RESA LIVERPOOL- GÖTEBORG BOMBAD VID KIRKWALL DEN 9 OCH 10 APRIL.

Journalutdrag

Tis 9.4.40 under gång i konvoj hårda smällar och detonationer förmärkts i fartyget vid ett flertal tillfällen.Skakningarna kommit i serier av 4-5. Pejlat rännstenar,undersökt rummen,ingen klarhet vunnits.

Ons 10.4 kl 11.30 fällde ett tyskt plan en bomb 200 meter för om fartyg Kl 16.30 fällde ett tyskt plan en bomb c:a 20 meter från fartyget oc an annan 50 meter förut om BB. Planet nedsköts därefter av engelsmännen. Alla 3 bomberna förorsakat våldsamma skakningar,böjningar oc ristningar i fartyget. Särskilt bomb nr 2 var mycket kraftig. Bly- o järnbitar flög in överfartyget och vakthavande 1e styrman Emil Örnström på bryggan slogs omkull av lufttrycket. I maskinrummet kändes skakningarna mycket hårt.

Lör 1.6 - sön 16.6 legat i torrdocka i Pavillac i Girondes mynning. Vid dockningen upptäcktes 2 lösa och en spräckt nagel i E-8 om BB, en spräckt nagel i E-12 STB samt att diktningen släppt i växeln mell E 12 och E 13 STB. ms Bullaren 16.6.40

Emil Örnström N.Pihl T.Bäckström
1e styrman 2e styrman Befh

(Avfört på SKN 13.11.45)

===============

Bullaren befann sig 9.4..40 på resa Liverpool-Göteborg med last av 5507 ton antracitkol och 3142 ton koks för Förenade Kol & Koksimportörernas AB i Göteborg. Fartyget infördes till Kirkwall 9.4.Lasten senare övertagen av /såld till French Coal Mission genom Ministry of Shipiing och lossad i Bordeaux. (SKN EVII vol 67)
SKN betalat 37019:72 till Förenade Kol & Koks 15.4.41

Crew List

Befh ~~Torgny Bäckström~~ Torgny Bäckström
1e styrman Emil Örnström
2e styrman Nils Pihl,Gnarp
Chief Victor Emanuel Gustafsson, Sthlm, 20.12.84
2e maskinist Felix Karlsson, Bräkne Hoby
3e maskinist Emil Johansson,Karlskrona
Stuert Gösta Andersson, Halmstad
Kock H.Gustafsson, Norrköping
Kockelev Sven Anton Lysell, Lister-Mjällby
Uppassare Lars Källström,Jönköping
Uppassare Gösta Wenngren, Skogstibble
Stuertsbiträde Gunnar Bäckström
Båtsman Arne Söderberg,Gävle

Forts

BULLAREN 10.4.40

Forts crew list

Matros R.A.Gustafsson
Matros Arthur Andersson , Piteå
Lättmatros Stig Burén
Lättmatros Georg Ringström
Jungman Ivar Andersson ,Malmö
Jungman Sven Johansson, Mörbylånga
Elev Erik de Geer
Elev Bertil Gottsén
Elektriker F.O.Olsson,Ronneby
Motorman Gilbert Andersson, Skellefteå
Motorman F.Olsson Jönköping
Motorman Nils Olof Franzén ,Glimåkra
Motorman Percy Jakobsson
Motorman Einar Fröberg, Nordingrå
Motorman Sven Ramstedt
Motorman Frans Ottosson, Göteborg
Assistent Torsten Reiz
Assistent Hugo Johansson, Hovmanstorp
Maskinelev Gunnar Bäckström

Se vidare 23.6.40 om Bullarens öde

SKN:s kostnader för flyganfallet gick upp i ersättningen för Bullarens totalförlust.

DIANA 9.4.- 18.5.40

Bogserångare på 201 brton byggd 1922 i Lübeck av stål . 600 ihkr
L. 33,8 B. 7 Tillhörig Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldemström)
i Stockholm.

ODOKUMENTERAD SÄNKNING I NARVIKS HAMN 18 MAJ 1940 AV UPPLAGDA DIANA?

I KK vol 151, i Styrbjörns mapp, finns avslutningsvis ett par papper som belyser att Diana sänktes av tyskarna den 18.5.40:

Konsulatet i Narvik till KK 25.7.40

På grund av krisgorsak blev ångf. Styrbjörn den 13.4 och ånf. Diana - reg.nr 7370 - den 18.maj innevarande år sänkta i Narvik. Befh å fartygen har icke härstädes avgivit sjöförklaring enär redeiet sagt sig ha ordnat dem i Stockholm. Med anledning härav beder jag få fråga huruvida nödiga sjöförhör äro avgivna i Stockholm, eller om sjöförklaring skall avgivas inför konsulatet i Narvik? F.Eriksson
Konsul.

Rederiet i brev till KK den 8.8.40

Med anledning av Eder telefonförbindelse om bogserångaren Diana få vi meddela att denna båt, som legat upplagd i reserv i Narvik och som ej hade vare sig befäl eller besättning ombord, sänktes av de tyska ockupationstrupperna den 18 maj, men kommer nu att tagas upp.

KK i brev till Kosnulatet i Narvik 14.8.40

meddelat att eftersom Diana inte nyttjats i sjöfart ingen skyldighet finn att avlägga sjöförklaring enligt § 40 Sjölagen.

(Strider pågick den 18 maj runt Narvik och den 27 maj föll staden i de allierades hand. Efter 12 dygn utrymdes den åter sedan tyskt flyg den 1.6. bombat Narvik i brand. Den 9.6 inträdde vapenstillstånd.)

Diana var liksom Styrbjörn oförsäkrad.
På KK finns ingen mapp på Diana, ej heller på UD och SKN.
Grängesbergsbolagets centralarkiv, Sven Karlsson, 14.9.79 upplyst att det inte finns någon mapp på Diana i arkivet ,ingen manskapslista, kort sagt inga uppgifter alls.
Diana bärgades samtidigt med Styrbjörn i aug 40 av norska bärgnings ss Sterkodder på basis " No cure - No pay."
Se Boden ,sid 5

På UD H-1368 i mappen om Styrbjörn finns följande inhäftat:

Journalutdrag

Under hamnliggande i Narvik.

Tis 14.5.40 Bogserångaren Diana, som legat upplagd vid kaj ,blivit beskjuten varvid 2 skott gått genom skorstenen, ettgenom styrhuset,

DIANA 9.4.- 18.5.40

livbåtarna sönderskjutna samt halva masten avslagen. För övrigt synes skrovet vara oskadat.

Lör 18.5.40 En del kanonad på hamnen. På eftermiddagen sågs Diana ligga sjunken vid sin kaj med BB slagsida mot kajen. Båda livbåtarna väck och kajen i brand.

Narvik 27.7.40
Alfred André
Befh å ss Styrbjörn

Utdrag ur brev 17.9.40 konsuln i Narvik till Oslokonsulatet

-- Diana som är mycket skadad, har också upptagits, men kommer antagligen ej att iatåndsättas förrän senare. (Se Styrbjörn 13.4.)

På UD HP 80c 3509 en notis om att Diana under senare år legat upplagd i Narvik.

I augusti 1947 bogserade Diana och Röda Bolagets Karl vraket av ms Oxelösund från Stavanger till Göteborg.

Se Oxelösund sid 9.

MERTAINEN 16.4.40

BOMBAD OCH SÄNKT AV 3 TYSKA PLAN I SÖDRA TRONDHEIMSLEDEN MED MALMLAST

Rapport

Avgick Narvik lör 6.4.40 dest. till Middlesbrough med last av 6712 ton järmalm. Djupg F. 23'A 23'4'' 36 ombv
Tis 16.4 till ankars i Svinvik per Grisvaagsöy i Södra Trondheimsleden i stilla klart väder anfallen av tyskt flyg.Genom sjunkbomber skadades förskeppet under vattnet och sprang läck. Orsak:kriget.

Redogörelse över händelseförloppet

Lör 6.4 kl 03 avgått från Narvik.
Mån 8.4 på morgonen. Norska Rundradion meddelat att engelska minfält utlagts på norskt territorialvatten bl,a på Hustadsviken, vilket omöjliggjorde fortsatt resa inom territorialgränsen. Sänt telegram härom till rederiet. Fått svar tt ingå till närmaste hamn för vidare order. Uppankrat kl 24 vid Tyrhaugs fyr.
Tis 9.4.kl 07 hivat upp för att fortsätta till Kristiansund. Kl 08nmeddela Norsk Rundradio att tyska trupper landsatts på flera platser i Norge. I anledning därav återvänt till ankarplatsen vid Tyrhaugs fyroch uppankrat där kl 09. Haft livbåtsövning. De ombordvarande kustlotsarna gåt iland för att per telefon efterhöra möjligheterna att förtöja eller ankra i Kristiansund eller dess närhet.Häpå svarades att ingen plats fanns där.Med anledning härav ansågs lämpligast att uppsöka en annan ankringsplats och anskaffades därför en "känd man" som mom ombord kl 17 för lotsning.Kustlotsarna gick iland vid Tyrhaug. Kl 17.30 passerad ett tyskt plan i No riktning. Hivat upp kl 17.15 och fortsatt till en överenskommen ankarplats i Svinvik där kl 21 BB ankare fälldes med 90 famnar kätting på 33 famnars vatten innanför Grisvaagsöy.
9-16.4 dagligen flera flygplan, flertalet Tyska, passerat platsen.
Inga post-telefon- telegrafförbindelser med Sverige kunnat åstadkommas
Tis 16.4 kl 13.50 passerade 3 Tyska plan i W riktning över fartyget på hög höjd. Det sista av dessa återvände strax därpå, kretsade några var på låg höjd över fartyget och fällde sedan i låganfall 3-4 bomber som exploderade i vattnet strax för om Mertainen som vibrerade våldsamt. Besättningen kallades genast till båtarna som hängde nerfirade nära vattnet. Medan besättningen bemannade båtarna strök planet ånyo över fartyget och föllde en serie bomber av vilken 3 exploderade i vattnet om BB och 3 i vattnet om STB varvid fartyget skakades synnerligen våldsamt. Samtidigt besköts fartyget och livbåtarna med kulsprutor. Kulorn smattrade överallt men genom ett under skadades ingen av de ombv.
3 man iförda Mörnerdräkter, som ej hunnit med i livbåtarna,hoppade överbord och upptogs senare. Sedan besättningen nått land i båtarna

MERTAINEN 16.4.40

mottogs den på det hjärtligaste av befolkningen och inkvarterades hos postföreståndaren Paul Petersen och i Bedehuset i Lesund.(Missionshuset) Inga nya bombanfall företogs under eftermiddagen, men tyska plan kretsade hela tiden runt fartyget och omöjliggjorde besök ombord före mörkrets inbrott. Från land sågs att förskeppet börjat sjunka sakta vilket intelefonerades till mäklaren i Kristiansund. Vid 21-tiden började besättningen, indelad i grupper, att gå ombord för att samla ihop sina nödvändigaste tillhörigheter.Fördelningen i grupper föranleddes av omständigheten att lättare kunna evakuera fartyget vid ett ev. flyganfall. Befh och 5 man kom ombord som första grupp c:a kl 21.Vid avläsningen av djupgåendet konstaterades att fribordet minskat förut. Kl 22 kom den andra gruppen ombord. Den bestod av befh, chiefen och 3 man. Pejling visat 14'vatten i rum 2. Länsning igångsattes omedelbart från maskin och pågick till kl 02 då flygplan nyo visade sig och besättningen måste gå iland.

Ons 17.4 Inga besök ombord underdagen på grund av ofta återkommande flygvisiter. Enligt chiefens utsago ingen möjlighet att hålla läns med egna pumpar. Under dagen träffat överenskommelse med en herr Lund, ägare till motorbåten Magne I med 60 hkr motor, i Lesund, om att efter mörkrets inbrott söka bogsera Mertainen in på en grundare plats med sandbotten som upplodats.Överenskommelsen uppgjorts på basis " no cure,no pay" och Lloyds slutliga avgörande. Samtidigt överenskoms att arbetet skulle betraktas som en vanlig bogsering samt att fartyget inte fick anses övergivet även om det på grund av risken för flyganfall eller andra omständigheter var obemannat. Mot kvällen gick chiefen, 2e och 3e maskinisterna samt donkeyman ombord för att såga av ankarkättingen, detta för att fortare kunna sticka från sig ankare och kätting vid den planerade bogseringen. Någon ånga för upphivning av ankaret fanns inte. Kl 21 gick befh och alla tre styrmännen med en motorbåt ut till Mertainen.En 90-famnars [illegible] bojwire med vidhäftad 20-liters tunna gjordes då i ordning och påsattes ankarkättingen innan denna satcks ut,varefter bogseringen tog sin början. Det lyckade inte för motorbåten att bogsera fartyget till den överenskomna platsen där djupet var 4½- 8 famnar,utan fartyget kom betydligt längre ut där djupet förut var 4½ famnaroch akter 21 famnar. Kl 22,10 tog fartyget botten och därpå försöktes inbogsera aktern närmare land och på grundare vatten, men motorbåten orkade inte. STB ankare fälldes och 2 wirar fördes iland förut och fastgjordes. Avstånd till stranden förut var c:a 60-70 meter. Maskin- och eldrum var nu halvfulla med vatten och det fanns inte längre någon möjlighet att ta upp ånga. Under aftonens lopp ilandfördes en delproviant och utrustning som togs omhand av postföreståndare P.Pedersen i Svinvik. Mäklaren i Kristitansund, Hans Chr. Dahl, ej kunnat ordna någon bärgningsångare.

MERTAINEN 16.4.40

Bara 2 mindre motorbåtar tillgängliga och deras assistans av intet värde.

Tors 18.4 Besättningen uppdelats i grupper om 3 man för vakthållning. Under denna vakthållning halkade på e.m 2e maskinist Lindahl och bröt si vänstra ben. Läkare tillkallats från Aure som förordnade att Linahl måste inläggas på sjukhus i Kristiansund.Ytterligare en wire på aftonen fastgjorts iland från förskeppet. Tunnan som påsatts den frånstuckna kättinge försvunnit under natten och intekunnat utrönas vad som skett. Tunnan var fästad vid wiren med ett shackel.

Fre 19.4 2e maskinist Lindah avmönstrat och i motorbåt förts till sjukhus i Kristiansund.Lindahl åtföljdes av smörjare Hedlund och lättmatros Mandén som avskrevs i rullan 19.4 och skall kvarstanna i Kristiansund där mäklaren ordnat logi. Hyran är beräknad t.o.m 19.4 Fartyget sjunkit me och mer de senaste 2 dygnen och ligger nu 19.4 i marvatten.

Lör 20.4 kl 01.50 sjönk Mertainens akterskepp till botten.Endast backen st ovan vatten. ~~Akterrasten är avbruten~~ Skorstenen avbruten, ligger över åt STB. Av aktermasten syns 15-20' av toppen över ytan. Platsen där fartyget sjönk består av jämn sandbotten. Vakthållningen upphört kl 09. Genom länsmannens i Aure hjälp har vakthållning för fartyget anordnats från land.

Tis 23.4 telegrafist Nilsson insjuknat i svår förkylning med 39,8 i feber. Han undersöktes av läkare 24.4 och bestämdes om hans inläggande på sjukhus i Kristiansund.

Tors 25.4 reste hela besättningen, utom telegrafist Nilsson,som var för sjuk för att kunna transporteras, till Kristiansund för sjöförklaring och vidare hemresa till Sverige. Vid avresan fanns fortfarande båda förtöjningarna från förskeppet fast iland.

Fre 26.4 - lör 27.4 Sjöförklaring inför Byretten i Kristiansund.

Sön 28.4 bombade tyskt flyg hela staden i brand och vid de bränder som sedan rasade i 2 dygn uppbrändes och förstördes samtliga fartygets handlingar ochde av besättningens tillhörigheter som medförts till Kristiansund.

Stockholm 15.5.40

Seth Henriksén

Befh

(Hela Kristiansund förstördes av jättebränder efter den tyska flygraiden den 28.4. Av stadens 14000 invånare blev 12500 hemlösa och tvungna att lämna staden. 724 hus blev lågornas rov. Endast murar och skorstenar kvar. De flesta hus var trähus.)

2e maskinist Lidahl evakuerades från det brinnande sjukhuset tillsammans med andra patienter, enl. konsulatsbrev till UD 23.5.40 .

MERTAINEN 16.4.40

Sjöförklaring fre 26.4.40 på Rådstua i Kristiansund N.
Inför overrettssakförer Kristian Fasting

Befh Henriksén: Mertainen hade tydliga nationalitetsmärken målade i de svenska färgerna på 3 ställen på vardera sidan och "Mertainen- Sverige " målat midskepps. Ians och 4ans luckpresenningar var målade i blå-gult och på poopen fanns uppställt en Träflagga i blågult. Dessutom svensk flagga hissad akter. Vid planets anfall sköt det under sitt andra och tredje anfall med maskingevär, varvid tydligen 2 st användes samtidigt. Kulregnet sopade över däcken och piskade även vattnet i närheten av STB livbåt i vilken befh befann sig. Det närmaste nedslaget var ungefär 3 meter från båten. En kula slog ner ½ meter från huvudet på en av de simmande. Mertainen låg vid tillfället 750 meter från närmaste land. Ons 17.4 fick befh en telefonhänvändelse från redaren Tor Lund och skeppere Gustav Kvisvik som erbjöd assistans med sin bogsersbåt Magne I Befh mött dem vid Svinviks Dampskibsstoppested och träffat muntlig överenskommelse om bogseringen. Inga andra närvarande. Senare tillkallades Ie styrman och överenskommelsen upprepades i hans närvaro. Det rådde svagt månsken då bogseringen ägde rum med så långsam fart att det inte var styrfart på fartyget varför det inte gick att använda rodret till styrning. Då bogseringen började låg rodret midskepps. Det gör det alltid når det är ur funktion på grund av den hydrauliska anordningen. Ytterligare en "slepebåt" erbjudit sin assistans men Lund och Kvisvik vägrade låta den nya båten delta i arbetet. Befh och Ie styrman var ombord på Magne I och vid sidan följde en roddbåt med några besättningsmän. Bogseringen tog över en timme. Det var något månljust " visstnok noget over halv måne." En viss risk för flyganfall fanns hela tiden. Signal skulle ges från land om motorbuller hördes ochMertainens motorbåt låg långsides Magne I.

Ie styrman Peterson: Kom ut på däck då han hörde bombexplosionerna. Han såg de senare bomkkrevaderna i vattnet och det närmaste låg 3-4 meter från fartygssidan, Maskingevärsbeskjutningen öppnats då besättningen ännu varombord, och fortsatte efter det båtarna rott iväg från fartyget. Själv varit i BB båt. Kulor slog ner bara några meter från båtarna.Det är vittnets uppfattning att elden riktats mot livbåtarna och folket i båtarna. Vittnet var med vid den muntliga överenskommelsen om bogseringen efter principen "No cure-no pay" och att Lloyds skulle avgöra om inte enighet kunde uppnås. Befh speciellt framhållit att Mertainen inte skulle räknas som övergivet om befäl och besättning befann sig ombord under bogseringen, och att befh och Ie styrman skulle följa bogseringen från sina småbåtar och från Magne I.

HÄR AVBRÖTS MÖTET AV FLYGLARM OCH DET BESLÖTS ATT FORTSÄTTA KL 09/27.4.

MERTAINEN 16.4.40

Daså långt var passeret måtte rettsmötet avbrytes på grund av langvarig flyalarm. Det beslutteds å usette forhandlingerne til neste dag kl 9 på samma sted.

Fortsatt sjöförhör 27.4.40

(Dagen efter förstördes hela Kristiansund av tyskt flyg)

Ie styrman Peterson: Bogseringsdistansen var c:a 1n sjömil och tog något över en timme.Under pågående bogsering signalerades det från land att flyg var observerat. Befh motorbåt avlägsnade sig då från Mertainen men återkom kort därefter och hgjorde fast i Magne I. Det hade varit falskt alarm. Då bogseringen inleddes låg Mertainen 3-4′lägre med förskeppet än normalt.Djupskalan förut går till 25′. Den var inte synlig över vattenlinj Djupgåendet innan hon blev läck var 23′. Poståpner Paul Pedersen befann sig i närheten med sin motorsköyte och erbjöd assistans sedan bogseringen inletts men det ville inte Magne I gå med på. Pedersen innan bogseringen inletts vänt sig till befh och erbjudit sin hjälp varvid befh hänvisat till Magne I eftersom avtal träffats med dem. Mertainen hade inte styrfart varför det varit omöjligt att hjälpa tillgenom att styra med reservratten på poopen.

2e styrman Berggren: Det tyska planet uppenbart riktat sin maskingevärseld direkt mot livbåtarna och manskapet ombord. Kulor piskat vattnet ett par meter från båtarna - Hjälpt till att göra allt klart för bogseringen och sedanmed Ie styrman varit på Magne I under den tid bogseringen tog.Befh och 3e styrman mest hela tiden varit i en liten motorbåt som befh hyrt och som mesta tiden varit förtöjd i Magne I .Under bogseringen signalerades det från land ochman fick på Magne I uppfattningen att tyska plan närmade sig. Befh för då i sin motorbåt in till land och återkom med besked att det var falskt larm. 2 yxor låg framlagda på Magne, en på var sida, att kapa trossarna medvid flyganfall. Trossarna tillhörde Magne I Stilla klart väder med månsken rådde under bogseringen.Ankarplatsens belägenhet beräknats till N 63 19,3′- O. 8 30,1′(Greenwich) Fått det intrycket att poståpner Pedersen motsatte sig bogseringen till den utvalda platsen eftersom det skulle utgöra hinder av något slag för fisket.

Chiefen Wentzel: I sin hytt vid bombningen. 3e maskinisten hade vakten. Han sprang först ut på däck, sprang sedan ner och varskodde alla som hade frivakt och låg vid samma gång som hans egen hytt. Det var ånga uppe på 2 av de 3 pannorna.Innan fartyget övergavs stoppade 3e maskinisten lysmaskinen. Då chiefen återkom ombord kl 22 hade fyren slocknat under ena pannan men den andra brann ännu. Vid bogseringen nästa kväll var alla3 pannorna släckta och att få fyr ochångan uppe till maskin skulle ha tagit över 4 timmar. Då chiefen kom ombord igen samma kväll flyganfallet ägt rum hade vattnet stått 14′högt i rum 2 varför pumparna sattes igång på

MERTAINEN 16.4.40

den ånga som fanns tillgänglig från den panna som då ännu brann. Efter 2 timmarspumpning hade vattnet inte sjunkit. Pumpningen slutade kl 02. Då gjordes ingen pejling. Chiefen var åter ombord kl 09 nästa morgon och då var det 3' vatten i maskinrummet och betydligt högre vattenstånd i det lägre belägna eldrummet. Det fanns alltså ingen möjlighet att sticka fyr under pannorna.

Båtsman Nygren: Uppehöll sig iland under bogseringen, Han och större delen av besättningen hade deltagit i arbetet att förstärka förtöjningarna till land från förskeppet.

Ie styrman Peterson: Ingendel av besättningen hade tagit fel i arbetet att förtöja fartyget iland efter bogseringen. Detta arbete utförts av Magnes folk och folk från land. Självfäst förtöjningswiren ombord. Följande morgon blev det ordnat med fast vakthållning av besättningen. Nästa dag ägde slutlig förtöjning rum till land.Då sattes en andra wire ut och i detta erbete deltog Ie styrman och 12-14 man av besättningen.

Befh Henriksen: Ordnat fast vakthållning ombord på morgonen efter bogseringen. Der blev forövet tyveri ombord i skibet den först natt skipet stod på grunn. Befh meddelat detta till Länsmannen i Aure somsedan dagen efter grundsättningen ordnade särskild vakthållning på det offentligas vägnar.

(Detta protokoll inkom KK den 25.7.40 via UD & Trondheimskinsula

---

Sjöförklaring i Stockholm 20.5.40 kl 13

Sakkunniga: Anders Edgren & Ernst Perno:" Ytterligare utredning ej av behov."

Lasten krigsriskförääkrad i England.

Jur.kand Lars Waldenström för SKN.

Befh: Fullt övertygad om att planet varit tyskt. Under bogseringen hade ingen av besättningen uppehållit sig ombord. Skeppsdagbolen förlorad.

2e styrman, Chiefen & båtsman: Vitsordat befh skriftliga framställning.

KK memorial 11.6.40

Orsak: fartyget skadades så svårt av sprängbomber från en tysk flygmaskin att fartyget sprang läck. Trots ihärdiga försök från befälets och manskapets sida att bärga fartyg och last sjönk detta efter inbogsering på grundare vatten alltmer och blev s slutligen liggand med backen ovan ochakterskeppt under vatten.

Ex officio

Bo Bergström

MERTAINEN 16.4.40

Crew list (Kompl. SKN EIII)

Befh Seth Kristoffer Henriksén, Köpingevägen I, Hälsingborg, 30.9-79 (1923)
Ie styrmanJohn M.Peterson 19 Victoria Road, Port Talbot, 2.2.89
2e styrman David J.Berggren, Päringsköldsvägen66, Ängby,Sthlm,13.7.89
3e styrman Albert B.Säther, Innherrdesvejen 81, Trondheim, 3.4.97
Telegrafist Torsten C.Nilsson, Järnvägen,Billeberga,Malmöhus län,22.5.17
Chief Harry Valentin Wentzel, Ekehöjdsgatan 44, Nya Varvet,Gtbg,25.2.82
2e maskinist Albin N.Lindahl, Rindelsgatan 17,Höganäs,15.9.85
3e maskinist Konrad E.Gustavsson, Kronotorpsgatan 13,Göteborg, 19.6.11
Båtsman Gösta Karl Simon Nygren, St.Hansgatan 17,Visby, 4.10.09
timmerman Sven A.Steffner, Stuartsgatan 6,Göteborg, 17.1.02
Matros Johannes Mäll, Pärnu,Estland, 8.3.12
Matros Eino Puikkanen, Heinola Låse, Finland, 19.11.03
Matros August Jurgensson, Pernu, Estland, 25.5.99
Lättmatros Sture O.Lindblom, Jemsjö,Blekinge, 9.5.19
Lättmatros Yngve O.Mandén, Katrinedalsgatan 6, Borås, 17.12.09
Lättmatros Torwald Svensson, Trollgatan 60,Borås, 1.11.00
Jungman Lembit Agur, Wöru. Estland, 1.5.11
Jungman Göte E.Gustavsson, Tväråns, Elfsbyn, Norrbotten, 24.4.20
Jungman Ole Bjerkvik, Frydenlund, Narvik, 13.8.18
Donkeyman Einar Thoresen, Ankenes, Narvik, 21.5.07
Smörjare Ruben M.Johansson, Västra Lund 27,Västervik, 23.2.97
Smörjare Edvard Hedlund, Normansgaten 33, Stavanger, 17.3.02
Göran Nicklason, Förmansgatan 30c, Göteborg, 26.6.17 - Eldare
Eldare Tage Johansson, Majstångsgatan 9, Göteborg, 8.4.17
Eldare Erik J.Lövenhamn, box 1897, Holmsund, 18.5.91
Eldare Ragnar M.Kitti, Karungi, Norrbotten, 23.2.16
Eldare Konrad L.Vestberg, Döbelnsgatan 44, Örebro, 2.10.88
Eldare Arne Mortensen, Ankenes, Narvik, 7.12.15
Lämpare Arvid S.Svensson, Anderstorp, Jkp län, 10.3.11
Lämpare Eve Bertil Nilsson, Tostarp, Kristianstad län, 27.1.15
Stuert Victor Henriksson, Hvitfeldtsgatan 7,Göteborg, 27.1.87
Kock Karl Olai Tennås, Dronninggaten 14, Narvik, 12.9.14
Kockelev Roy Andersson, Gustafsberg, Östermalm, Kristinehamn, 16.11.15
Salongsuppassare Gösta Caroli, Billeholms gruva, 6.11.02
Mässuppassare Erik G.Andersson, Kristine församling,Kopparbergs län,10.11
Skansuppassare Birger S.Hellström, Hälleford, Örebro län, 5.12.11

Av besättningen från flyganfallet den 3.2.40 (se detta)
fanns i april 40 endast 8 man kvar (Inkl. Ie & 2e styrmännen)

MERTAINEN 16.4.40

Signalmeddelande 16.4. kl 22.06 Till CM från Koppang Drevsjö

I fölge melding hertil er Mertainen av Stockholm idag angrepet med bomber af tyske flyg i Trondheimsleden. Manskapet gik i båtene,ble beskutt med maskingevär, ingen skadet - Sjöförsvarets Overkommando.

Dito 17.4 kl 14.55 till Marinstaben,Sthlm från Norge

Mertainen beskutt igår nu synkende på 30 favner Svenvik- Grisvågöy. Hele besetningen i god behold iland = Admiralsstabssjefen.

Brev konsulatet,Trondheim 23.5.40 till UD

(29 man tog sig hem 7-17.5 i smågrupper via Storlien)

...Ingen av besetningen,36 mann, kom til skade med undtakelse 2e maskinist Albin Lindahl som brukket etben. Han ble först inlagt på sykehuset i Kristiansund N. men ble flyttet derfra under det senere bombardement av byen. Av de övrige 35 mann er 29 mann av konsulatet 7,8,10,11 og 17 mai hjuplet over til Storlien. 4 norrmen, 1 estländer og en svensk (salongsuppassare Caroli) er kvar i Norge. Gösta Caroli formodes mandag 24.4 å ha tilvendt seg en motorcykel å har forlatt byen.Han har heller ikke vaert sett her senere. Jeg formoder han sökt å ta seg over til Sverige.Estländaren jungmann Lembit Agur forsvandt fra byen seden han sammen med en tolk vaert på politikammeret og oplyst at han samme dag aktet å reise fra byen.

Konsul ------

Dito 19.6.40 till UD

Vicekonsulatet i Kristiansund W.skriver 11.6: Bombardementet av Kristiansund begynte om morgenen den 28.4 Delvis med vicekonsulatets bistånd lyckades det etterhånden de fleste av Mertainena manskap at komme ut fra byen. Vicekonsulatet bistod dempå beste måde,bl.a ved inkvartering på Stölan sluttelig med å sende dem medbuss til Trondheim,varifrån de hjemsendets av konsulatet der. Vicekonsulatet har haft utgifter 287:40 för kost og logi för 10 mann 2-9.5. Konsulatet i Trondheim har lagt ut 894:80 för uppehåll og heimresa.

Utdrag ur " Maskinbefälet" nr 5 - 1940

Chiefen Wentzel återkom under pingsten till Sverige och har berättat att Mertainens besättning var i Kristiansund då tyskarna 28.4 ödelade staden med spräng- och brandbomber innan de intog den. 12500 människor blev hemlösa och 724 hus förstörda. Intensiva flyganfall pågick i 3 dygn och befolkningen måste fly ut i skogarna i omgivningen.Tyska plan strök över nejden och sköt med maskingevär på allt som rörde sig. När tyskarna ryckte in i Kristiansund i bilar - någonstörre truppstyrka var det inte - var staden så förstörd som en stad kan bli. Mertainens folk inlogerats på en

MERTAINEN 16.4.40

bondgård utanför Kristiansund ytterligare 1½ vecka. Tyskarna inte tagit någ notis om dem. Den 9.5 begav de sig av till Trondheim med buss.Det var ständiga trupptransporter på vägarna och fullt av tysk militär i Trondheim. Med hjälp av konsulatet kunde de fortsätta till Storlien. Sista biten,18 km måste avverkas till fots eftersom inga tåg går över gränsen.

Sjöförklaring angående Magne I:s assistans till Mertainen
hölls 20.6.40 på Allenengens skola

Mening var att avhålla denna sjöförklaring i anknytning till Mertainens sjöförklaring 26.4 men måste uppskjutas p.g. av " de stadige bombardementer av vår by". Eftersom Kristiansunds Byfogdekontor låg i ruiner hölls förrättningen på Allenengens skole.

Magne I skeppare, Gustav Kvisvik,Bryhagen, 43 år: Magne I är 58′ lång med en 60 hkr Bolindermotor och brukar användas till färskfisktransporter. Den 17.4 fick Kvisvik,som låg i Arkvik med Magne 2, höra att en stor malmbåt bombats i Svinvik. Hanoch TorLund tänkte att det var möjligt att bärga fartyget genom att släpa det in på grunt vatten och tog telefonkontakt med Mertainens befh som bad dem komma till Svinvik snarast. De konfererade sedan i Svinvik med Mertainens befh och det överenskoms att bogseringen skulle ske enligt regeln " No cure- no pay." Kvisvik märkte att Mertainen låg djupare med fören än med aktern och befh sade att det var bråttom med bogseringen. Inget nämndes om att fartyget inte skulle anses övergivet därför att befh och besättningen inte var ombord. Anledningen till att ingen ville vara på Mertainen var fruktan för nya flyganfall och risken att hon plötsligt skull sjunka.Ie styrman kom sedan överenskommelsen träffats med befh. Kvisvik gick nu med Magne 2 till Kallandsvågen där Magne I låg.Magne I större än Magne 2. Efter c:a en timme var han tillbaka hos Mertainen med Magne I kl 19. Själva bogseringen började kl 21 och tog en dryg timme varunder Mertainen släpades c:a 1 naut. mil till en vik på östsidan av Grisvågöy. 2 st 5″ kokostrossar,tillhöriga Magne I, fästes förut på Mertainen av Mertainens besättning. När de kommit in i vikendär M. skulle sättas på landkom fartyget 3-4 famnar längre sydvart än planerat på grund av strömmen.Ingen var ombord på Mertainen under bogseringen. Det var mörkt när förskeppet tog botten. Förtöjningen iland gjordes av folk från Magne I och ombord på Mertainen var en svensk styrman och 2 man från Magne I. I Svinvik hade Kvisvik försökt leja folk att hjälpa till vid bogseringen men alla var rädda för flyganfall Under bogseringen var Mertainens Befh och styrman ombord i Magne I.Då det en gång varslades flyg ville dessa 2 kapa trossarna medyxor som låg klara. Kvisvik vägrade dem detta och de 2 svenskarna lämnade då Magne I i en liten motorbåt. De kom senare tillbaka men befh stannade i den lilla

MERTAINEN 16.4.40

motorbåten. Fint siktbart väder.
Tor Lund,Nordmörs Gate 1, 27 år, och tillsammans med sin far;Arne Lund, ägare till Magne I (själv motorman på MagneI) Då han och Kvisvik kom till Svinvik mötte Mertainens befh på kajen och erbjöd 200 kronor om de släpade in Mertainen på grundare vatten. Lund svarade då att för så lite betalning tog de inte risken.Efter långvarig förhandling gick befh med på bogsering mot No cure - No pay. Då Magne I kom till Svinvik var det inte mörkt ännu. Omkring kl 18.30.I stället för att vänta tills det blivit mörkt satt igång så fort som möjligt med bogseringen, som sedan gick med 4 mils fart. Mertainens roder kunde inte användas. Befh sagt att det var skadat.

LASTEN SKNEVII 190

6613,6 ton järnmalm till Dorman,Long & Co i Middlesbrough.
Lasten föräskrad his War Risks Insurance Office, London.

SKN 11.6.40 netalat rederiet 148.119:36 för frakten som assurerats i Hansa för 160.000 kr. Slutreg, mars 48

KORRESPONDENS OM VRAKET OCH EV BÄRGNING.

Dykarattest,Kristiansund 5.7.40

Dykare O.Bjerkan på Norsk Bjergningskompagnis ss Ula:
Fra stevnen og til akterkant av bakken er fartöyet fri fra grunden. Her hiler det på en rund bergnabbe, og er der da åpning igjen under bunnen til aktenfor formasten. Herfra og akteröver viler fartöyet tilsyneladtende hele veien paa grus, sand og minder stener. Paa STB side ved akterkant av bakken kunde sees enåpning i skibssiden c:a 1 x 1 meter.Åpningen var c:a 1 meter under vannlinien på lastet skib. Skorstenen lå på dekk og var lukene delvis borte.Nogen skade forövrigt kunde ikke opdages.

Attest fr Norsk Bjergningskompagni 24.10.40

Att 2 st 45′ lastbommar och 3 st lössehjul bärgats från vraket och är i lagret hos firman I.C.Loennegken i Kristiansund N.

Odaterat brev av innehåll

att Mertainen kan lyftas med pontoner förutsatt att hela lasten först lossas, men att kostnaderna härför skulle bli orimligt stora. Platsen där vraket ligger är betecknad som " kastevåg" , " og som sådan må vi påregne et urimelig erstatingskrav om lasten kastes overbord. Dessuten må vi påregne at lasten vil vaere til hinder for ev.löftearbeide om den lempes like ved skibssiden. Aerbördigst A. Engelbretsen - inspektör.

(SKN tackat för ovanstående och meddelat att lasten ej är ass. i SKN)

MERTAINEN 16.4.40

Vrakkorrespondens

20.8.40 frågade rederiet SKN hur det skulle förfaras med inventarier och förnödenheter (färg, terpentin, lanternor, Walkerlogg, karbidlykta, 8 st livbojar, radiopejlapprat och en säck flaggor) som befh lämnat hos postföreståndare Paul Pedersen i Svinvik och till A/S Stoksund Handelskompani i Soksund. På sistnämnda plast förvarades i båthus även en livbåt med inventarier. SKN svarat att allt tillhör Nämnden och bör förvaras t.v i avvaktan på beslut om bärgning.SKN överlåtit på Norsk Bjergningskompani att sköta desa frågor.

20.9.40 erbjöd sig F.Taranger Skibsdederi i Tarangsvaag att av SKN köpa bärgningsrätten till vraket. SKN hänvisat till Norsk Bjergningskompani.

26.9.40 Mertainens befh till rederiet upplyst på förfrågan från Norsk Bjergningskompani att i rum I finns 1250 kiloton krossad maml, i rum 2 2450 ton, i rum 3 (djuptank) ingen last, i rum 4 1900 kiloton och i rum 5 1100 kiloton krossad malm = 6712 kiloton maml. Bunkers i sidoboxarna c:a 160 ton kol. Luckan till tunneln i aktra maskinskottet blev tillskruvad innan fartyget sjönk.

5.10.40 F.Taranger svarat SKN att Norsk Bjergningskompani eg meget optatt med bjergning av tyske baater saa jeg frykter for at vi faar vente leng förend der kan bli tale om å bjerge andre baater. Om baaten bare er opp med bakken er nesten hele baaten under vanne. Hvad sort av kis har baat inne? Den ligger saaledes til at det skulle late sig gjöre att losse me dykker og grabb. Deb staar meget paa ende men heller over til siden kun 15 grader. Aerbördigst. " SKN 12.11. hänvisat till N. Bjergningskompan

6.11.40 skrev A/S P.G.Rieber & Sön i Bergen konfidentiellt till SKNmatt de ev i förbindelse med herr Tanager var intresserade av att bärga Mertainen, och villiga att resa till Stockholm för konferens. SKN hänvisat til Norsk Bjergningskompani.

6.6.41 skrev från Bergen höyesteretsadvokat Anton Friele till SKN att Magne I även om själva bärgningen inte fullföljts ändå utfört ett nytt igt arbete och skall ha betalt för detta arbete, förutsatt att Mertainen först bärgas, och vill nu ha garanti för att så blir fallet.
SKN svarat 27.6.41 att det var tid nog att lämna garanti för andel i bärgarlönen när Mertainen, som vi hoppas, bliver bärgad.
(Korrespondensen gått via Norsk Bjergningskompani)

10.9.41 Norsk Bjergningskompagni till SKN: " Det mest hensiktsmessige er at Mertainen blir sålt til ophuggning." Detta efter dykarundersökning som gjorts i slutet av augusti 41.

19.9.41 skrev A/S Stoksunds Handelskompagni till rederiet att de kräver 8 kronor i månaden i hyra för livbåten som nu legat $1\frac{1}{2}$ år i båthuset. SKN hänvisat till N. Bjergningskompani.

MERTAINEN 16.4.40

6.12 43 skrev befh Henriksén från Häslingborg till rederiet att: Efter Mertainena förlisning och hela den tid som fartyget höll sig flytande, förekom åtskilliga försök till bärgning av gods från fartyget av flera personer som i båtar sökte närma sig trots att besättningen gick vakt dygnet runt i fartygets omedelbara närhet tills praktiskt taget hela fartyget utom backen låg under vatten. Länsmannen i Aure utsåg ett par män för vakthållning.De ilandförda inventarierna lagrades i Paul Pedersen båthus. Han och hans familj på det hjärtligaste emottgait och härbärgerat så många av besättningen som hans hus kunde rymma och hanbistod oss alla på ett uppoffrande sätt. Huruvida länsmannen i Aure lyckats uppsåra något " bärgat" gods hos öns övriga invånare är mig ej bekant. Ej heller är det mig bekant om någon annan i besättninggen skänkt bort något. Det kan vara möjligt.Mäklaren i Kristiansund lämnade visserligen en del pengar till det allra nödvändigaste, men då han själv vid bombningen av Kristiansund miste hus, hem, kontor och allt, kunde han naturligtvis ej bistå andra. De inventarier som besättningen medfört till Kristiansund brunno upp i mäklarens kontorshus första bombdagen. Jag vill minnas att föraren av en motorbåt som bogserade vår livbåt vid avresan, en hel natt, i ersättning härförnemhöll en båtkompass och en livräddningsdräkt.Några kontanter fanns då ej. Högaktn.fullt Seht Henriksén.

8.7.47 skrev Norsk A/S Metall-Kemi i Oslo till SKNnoch frågade vad slags malm Mertainen haft som last. Hänvisats till Luossavaara-Kirunavara AB som meddelade att det rörde sig om 6712,8 ton Kiruna -C3-malm, en fosforhaltig krossmalm.

15.3.48 Skrev Stavanger Skibsophugnings Co A/S till SKN och ville köpa vraket för hedskrotning på platsen. SKN hänvisat till N.B.co

31.5.48 fick SKN via rederiet ett brev från Paul Pedersen,Grisvågöy, att han efter att ha haft sakerna från Mertainen i sitt hus i c:a 6 år i april 46 låtit länsmannen i Aure sälja dem på auktion." Jeg har haft så mange ubehageligheder i anledning av de som blev bragt iland her at jeg önsker ingen fler av de. Jeg vil förfrabe mig alt godtgjörelse."

18.2.49 skrev SKN att nämnden sommaren 1948 för 5000 kr sålt vraket till disponent Leif Öyen,Eilert Sudsgaten 6,Trondheim och fått pengarna den 16.8.48. Firman Dan. Aure,Trondheim satt igång bärgning av malmlasten med grävskopa utan dykarhjälp. Aure länsmanskontor 18.2.49 upplyst att hittills 2 läktare med malm bärgats och en tredje är att vänta.

MERTAINEN 16.4.40

I maj 1953 fick Magne I rederi lyfta 5000 kronor som SKN deponerat i Kristiansunds Sparebank.

12.2.57n skrev SKN till Grängesbergsbolaget:" Rubricerad vrak spökar nu igen! Denna gång är det den Norska krigsforsikkringen som anhållit om uppgift om vem som äger lasten i fartyget. Jag har svarat att lasten ej var krigsförsäkrad i SKN utan antagligen i England.((Se sid 10))

(Se sid 14. Sprängt som skrot 1957)

Effekter

Rederiet utbetalat 18859:48 SKN ersatt 18623:98
Befh förlorat för 2429:- ,Ie styrman för 1754:-,salongsuppassren för 555:- mässpojken för 375:50, skansuppassaren för 480:-
SKN vägrat ersätta chefens radio med 90:- och 2 tavlor med 27:-
SKN även vägrat betala 3e maskinistens Kungsradio, värd 260:-

Vin- & Spritförrådet ombord den 16.4.40:
2 fl.rödvin á 2:40, 8 Fl vitt vin à 3:-, 2 Fl Madeira à 3:50, 7 fl.portvi à 3:25, 4 fl. Vermouth à 3:90, 5 fl.Champagne à 5:50, 10 fl Whisky a 3:60 7 fl Genever a 2:20, 11 fl. Bordsbrännvin a 1:80, 7 fl OP a 2:10, 2 likör a 3:-, 700 cigaretter & 50 cigarrer värda 28:- = kr 245:55

Egna noteringar. Mörnerdräkter räddade 3 liv den 16.4

Vid flyganfallet den 16.4 kl 13.50 återkastade s motorbullret, bombkrevaderna och kulsprutesmattret mot bergväggar till ett öronbedövande crescendo. 3e maskinist Konrad Gustavsson och 2 estländare, jungman Agur och matros Jurgensson, kom i den allmänna förvirringen inte med i livbåtarna eftersom de satte på sig sina Mörnerdräkter. De hoppac sedan överbord och simmade in under poopen, det enda skydd som stod till buds mot eldgivningen . 3 gånger lyftes de i vattnet av bombexlosioner i närheten men dräkterna utjämnade tryckvågorna så att de inte fick inre skad. Det tog dem sedan 30 minuter att simma den 1000 meter långa sträckan in till land. Planet återkom därvid och besköt Gustavsson ,dock utan att träffa. Vattnet var 0-gradigt men dräkterna skyddade effektivt mot kylan. Gustavsson hade bara en overall under dräkten och inga skor. Iland inkvarterades besättningen dels på missionshuset, dels hos postmästare Pedersen.

(Se även tidigare bombning den 3.2.40)

Historik

Malmlastångare på 4665 brton byggd 1907 vid W.Hamilton & Co ltd i Port Glas av stål. (Ex Strathlyon) L. 114,1 B 15,9 Tillhörig Red AB Grängesberg- Oxelö sund (M.Waldenström) i Stockholm. 1 deck & spare deck & deep framing. Inköpt våren 1915 från Strathlyon SS Co i Glasgow efter att ha blivit liggande i Luleå vid krigsutbrottet aug 1914. Nytt maskineri 1929 vid Lindholmen

MERTAINEN 16.4.40

i Göteborg. 1600 ihkr triplemaskin. Hade en lång rad kollisioner under sin tid. Gick sept 21 - juni 22 under tysk flagg liksom Boden, Narvik, Sir Ernest Cassel och Vollrath Tham men hela tiden i malmfarten från Narvik. 1919 kolliderade Mertainen i E.Kanalen med trålaren Inez, 1920 vid Norska kusten med ms Letten som inbogserades i hamn flytande på sin trälast. 1926 kollision i Narvik med en draggande ångare. 16.6.29 rammad i tjocka vid Sydostbrottens fyrskepp på resa Luleå-Middlesbrough av ss Emsriff av Emden och kom då in till Härnösand läck i förpiken. Ett haveri som var nära sluta i katastrof inträffade natten till 26.1.23 på resa Narvik-Antwerpen med malmlast. I orkanartade västlig pålandsstorm i höjd vid Trondheim sattes både styrledning och reservstyrning ur funktion och fartyget undgick strandning genom att gå med maskin full back från land och mot sjön medan besättningen slet för livet med att reparera. Alla var gjorda livbåten och alla var beredda att hoppa överbord. Det var STB rorkätting som först sprang i full NW storm. Då Björnö fyr siktades akter om tvärs och bränningar dök upp i lä föröver på ½' avstånd började Mertainen som en sista utväg gå full fart back. För varje brott sattes akterskeppet under vatten och spolade ner folket från poopen. Ie styrman, 2e styrman och timmerman skadade benen och händerna. Då reservkättingen inshacklats sprängdes BB kätting, rodertaljestativet bröts ner, stoppklackarna bräcktes loss och rodret slog våldsamt. En 4″ wire och en 9″ manillatross sprängdes vid försöken att surra rodret och flera man skadades. Först efter 6 timmars backgång kunde man låta stoppa maskin och medan ångaren drev fick man kl 08 ordnat en nödstyrning. Mertainen togsig i lä vid Gjesslingaranas fyr och drifrån till Rörvik. Där fann man att hjärtstocken skadats. En 2″ spricka i roderstäven svetsades så att fartyget kunde fortsätta resan till Antwerpen. Slureparationen ägde rum i Rotterdam. - 1932 avled Ie styrman Saltin på sjukhus i Alexandria och 1933 arresterade Gestapo i Stettin telegrafisten som uttalats sig vanvördigt om den nyvalde rikskanslern Adolf Hitler. - Befh Henriksén fört Mertainen sedan 1923. Metainens skrov var ljusgrått med ett svart fält midskepps i vilket målats "Mertainen - Stockholm". På bogar och låringar de blågula färgerna målade i vertikala band. Svenska flaggan hisaad akter.

Vraket skrotat 1957

Den 20.1.57 avgick bärgningsångaren Juno från Hamburg för att under 3-4 månader framåt bärga skrot från Mertainens vrak som då legat 17 år i Svinviksfjorden.

SD 762 VIKEN 22.4.40

TYSKT PLAN I LÅGANFALL MOT RÄKFISKEBÅTAR PÅ SVENSKT VATTEN VID RAMSKÄR.

(Ingenting om detta på KK och SKN)

SD 762 Viken,en oregistrerad fiskebåt på 17 ton,hemmahörande i Daftö,Tjärnö socken, låg mån 22.4.40 under räktrålning SO Ramskärs fyr,3′innanför den svenska territorialgränsen söder om Koster och den lika stora motorfiskebåten SD 644 Norden av Seläter, skeppare & ägare Erik Eriksson, låg 5′ längre bort. Under f.m sågs inalles 70 tyska bombplan passera i nordlig riktning längre ut över havet. Plötsligt kl 15 kom ett gråmålat tysk jaktplan från sydost inifrån Grebbestadshållet inflygande mot båtarna på c:a 50 meters höjd och besköt dem med sina kulsprutor.Planet gick så lågt att pilotens ansikte kunde uppfattas av fiskarna. Vikens skeppare Carl Carolusson undgick att träffas men den andre fiskaren på Viken,Harry Johansson, träffades i ena vaden av en kula,däcket och oljetanken perforerades,startluftstanken fick ett par träffar och ett hål uppstod under vattenlinjen. Attacken tog bara några sekunder.Då Viken slog back på motorn kom trålwirarna in i propellern så att motorn stoppade. Norden, som fått några skott i bordläggningen, kom upp långsides Viken,tog ombord den blödande Harry Johansson som hade svåra smärtor och gick med högsta fart in till Strömstad där en ambulans rekvireredes. Några andra båtar tog Viken på släp in till Strömstad. Både Viken och Norden måste sliptagas för reparation. Förhör och utredning föranstaltades på begäran av UD av landsfiskal E.Wikholm i Strömstad.
Deutsches Nachrichtenbüro i Berlin meddelade24.4:" Enligt uppgift från Stockholm skall tyska militärplan mån e.m 22.4 ha angripit 2 svenska fiskebåtar inom svenskt territorialvatten. Denna uppgift är fritt uppfunnen . Det Tyska flygvapnet behöver inte företaga några folkrättsstridiga handlingar mot obeväpnade neutrala fiskefartyg. Dess mål är att slå ner den beväpnade fienden överallt där denne påträffas."

Livlig tysk flygaktivitet över Sverige

Veckorna efter den 9.4.rådde livlig tysk flygaktivitet över Sverige.Vid middagstid sön 14.4 sköt ett LV-batteri vid Fossum ner ett JU-52-plan som kom från Stab 2 och på 400 meters höjd flög in mot Uddevalla.LV-batteriet var uppställt vid Bohusläns Regementes kaserner.Planet störtade brinnande 50 meter från en gård vid Bräcke och 3 tyskar brändes ihjäl.En svårt skadad tysk fördes till sjukhus. Statens informationsstyrelse mörklade incidenten. Inga bilder fick publiceras, området avspärrades och det hette att planet kolliderat med en bergvägg.Kvarlevorna av de döda begravdes på Sigelhults kyrkogård. Tre flyglarm gavs i Uddevalla sön 14.4 och tyska plan flög underdagen in över Sverige på en mängd platser. Ett Ju-plan nödlandade 2 mil norr om Grebbestad på grund av bränslebrist och ett annat med 5 man gick ner på isen utanför Mariestad. -Tors 18.4 gavs flyglarm i Karlstad kl18.47-19.

SD 762 VIKEN 22.4.40

och luftvärnet besköt tyska plan. Över Strömstad besköts flera tyska plan. Andra plan flög in över Värmland och Dalsland och över Storlien. Lör e.m 20.4 sköts spärreld mot tyska plan och gavs flyglarm i en mängd städer i Värmland,Bohuslän och Dalsland.Andra plan flög in över Karlshamn och Ronneby och över Sölvesborg .Ett plan som kl 20 flög in över Rörö i ostlig riktning träffades av LV-elden och störtade brinnande i Bremnäs, Lycke socken. 4 man hoppade i fallskärmoch togs omhand av hemvärnet.Samma dags överflögs bl.a Norrköping, Västervik, Kalmar och Oskarshamn av tyska plan. Två plan fällde sina bomblaster i havet innanför Karlsöarna och besköts av luftvärnet på Gotland. Det ena av dessa plan gick kl 19 ner på en åker i När på Gotland och sattes i brand av sin besättning .Det andra kraschlandade i Västermyr. Dessa överflygningar fortsatte även efter Norgekrigets avslutande. Så t.ex sköt luftvärnet den 8.6.40 ner ett Junkerplan vid Hogdal som störtade 600 meter från Sundby gård varvid alla 4 ombord dödades. De var Otto Reimer, Potsdam,28 år, Willi Riemann,Hökendorff,26 år, Walter Sperber,Landsberg, Saale,22 år och Ludwig Seipp,Grossenbuch,26 år.

T.Fredh:"Dagbok från havet" (Lysekil 1980)

Attacken mot Viken & Norden.

22.4.40 gick ett 15-tal fiskebåtar från Strömstadsdistriket ut för trålfiske efter räkor SO Ramskärs fyr. Vid samma tid hade ett tyskt plan beskjutits av bevakningsbåten "Odin" N. om Grebbestad. När planet kommit ut på internationellt vatten togden tyske flygaren hämnd genom att börja beskjuta de svenska fiskebåtarna. ((Egen notering: attacken var en lågsniffning över de 2 båtarna SO Ramskär på svenskt vatten)) Vid anfallet skadades 20-årige Harry Jansson-Jedkvist på SD 762 Viken av Valöbogen.Den andre ombord på Viken var skeppare Karl Karolusson,52 år. Harry berättar:" Jag stod i dörröppningen till styrhytten när jag fick se planet.Helt plötsligt började kulor slå mot båten.Efter några minuter började det bli alldeles blött i stöveln. och när jagtittade efter rann det blod från ett hål under ena knäet. Jag hade inte känt när kulangick in i benet. Kulan gick igenom vaden och fläkte upp ett sår," - Karl Karolusson berättar: " Jaghann halvvägs in i styrhytten när kulorna kom. Jag såg sedannär planet flög notrut. När jag slog back i maskin fastnade en wire i propellern. Vi fick stopp och måste jag ropa på Norden somtog Harry till lasarettet. " - SD=%% Norden,som låg närmast,tog Harry till fastlandet. Besättning på Norden var Elof och Erik Eriksson. Elof berättar attplanetgick så lågtatt "vi kunde se den tyske skytten." Förutom att Harry blev skadad så gickkulor in och skadade Vikens bränsletank och startlufttank. En kula fastnade i en 2" däcksplanka. När Harry J. låg på Strömstads lasarett kom tyske konsuln på besök.Han beklagade händelsen och överlämnade 5 kronor och en påse bananer. Som souvenir har Harry ännu idag kvar en bit av de nickelmantkade dumdumkulor som

SD 762 VIKEN 22.4.40

träffade Viken. Efter 3 veckor på slip fortsatte Viken fisket.Till en början vägade sjukkassan och försäkringsbolaget att betala ut ersättning till Harry Johansson eftersom händelsen inträffat på internationellt Vatten((?!)) men efter förhandlingar och påtryckningar från Harry Johansso kunde dock överenskommelse nås. Någon ersättning för skadorna eller det avbrutna fisket fick inte Karlusson. 9 kulhål hittades på Viken och 3 kulor.

UD H-2059 Fiske-Sverige.

Dokument saknas på UD

Närmast föregående handling i akten är daterad 29.3.40.Därifrån ett hopp till nedanstående brev 29.4,vilket tyder på att en månads dokumentation saknas....

Brev från Berlinbeskickningen 29.4.40 till UD

598 B 23.4.40
751 U 24.4.40
HBR Richert-Söderblom 244.

Till Hans excellens herr ministern för de utrikes ärendena.

Härmed får jag vördsamt inberätta att jag, till åtlydnad av mig med citerade skrivelse lämnad instruktion,med här i avskrift närslutna skrivelse den 29:de innevarande april till statssekreteraren friherre von Weizäcker överlämnat likaledes i avskrift bifogade uppteckning angående incidenten vid Ramskärs fyr,jämte tysk översättning av Strömstadspolisens rapport.Jag har i min skrivelse till friherre von Weizäcker som synes hemställt om att en förnyad noggrann undersökning i ärendet måtte företagas å tysk sida och att dess resultat måtte delgivas svenska regeringen.

A.Richert.

Bilaga 1)

AUFZEICHNUNG

Einer mitteilung der Polizei in Strömstad an das Königliches Ministerium des Aussern in Stockholm zufolge, sind am 22.4 um etwa 13.30 Uhr 2 schwedische Fischerboote, SD 664 Norden und SD 762 Viken,in den schwedischen Territorialgewässern ,ungefähr 1 distansminute SO vom Ramskärs Leuchtturm an der Küste Bohusläns von einer Deutschen Flugzeug beschossen worden. - Bei der beschiessung wurde der Fischer Harry Johansson ,der sich an bord des Fischerbootes Viken befand, in daslinke Bein von einer Kugel getroffen Beide Boote wurden von Kugeln getroffen. Sämtliche in der angelegenheit vernommenen Personen ,die Augenzeuge der beschiessung waren, haben erklärt dass das Flugzeug Deutsche Nationalitäts bezeichnungen trug.
Dam an das Ministerium des Äussern nachher eingereichten schriftlichen Bericht der Polizei in Strömstad vom 24.4 über die Vernehmung xxxx xxxvon

SD 762 VIKEN 22.4.40

bei der gelegenheit in den beschossenen Fischerbooten sich befindenden 4 Fischern sind hauptsächlich folgende nähere umstände über das vorgefallene zu entnehmen.
Am Montag 22.4 hatten die Fischer Erik Konrad Eriksson aus Seläder und dessen Sohn , Elof Eriksson, mit dem Fischerboot SD 664 Norden ,sowie Karl Karolusson aus Daftö und John Harry Johansson aus Strömstad mit dem Fischerboot SD 762 Viken,zusammenmit mehreren anderen Fischerbooten Makrelenfischerei an dem oben bezeiichneten Platz betrieben. Das Fischerboot Norden befand sich um etwa 13.30 Uhr c:a 1′ südöstlich von Ramskärs Leuchtturm . Etwa 200 meter NW-lich vomder Norden lag das Fischerboot Viken. Zu dieser Zeit kam ein Flugzeug von südost in einer höhe von c:a 50 meter fliegend. Als das Flugzeug über der Norden flog,eröffnete er feuer gegen das Boot. Die Kugeln sind in nächter nähe des Bootes in das Wasser geschlagen Eine Kugel traf das Deck mittelschiffs backbord. Das Flugzeug flug dann weitergegen NW. Da die beiden sich an bord des Viken befindlichen Fischer Karl Karolusson und Harry Johansson beobachtet hatte,wie das Boot Norden beschissen wurde, beeilten sie sich in die Steuerkabine.Als das Flugzeug über das Boot Viken flog, eröffnete er erneut Feuer. Karolusson hatte die Kabine erreicht,Johansson war noch in der Tür. Die Schüsse trafen das Boot aud das Deck und auf die steuerbord Beplankung,wo sie die Öl- und Lufttanks trafenund und ein Wire abrissen,so dass das Boot Manövrierunfähig wurde und nachher zu treiben anfing. Johansson wurde von einer Kugel in das linke Bein getroffen.Nachdem mittels Signalen das Boot Norden an die Stelle gerufen worden war,wurde Johansson anbord des Bootes genommen und nach Strömstad imdas Bezirkskrankenhaus gebracht. Bei der Venehmung haben sämtliche an bord der beiden Boote gewesene bestätigt ,das auf beiden Boote die Schwedische Flagge gehisst war.Die Fischer haben auch sämtliche bestätigt dass sie selbst deutlich gesehen habe,dass das Flugzeug Deutsche Nationalitätsbezeichnungen ,schwarze Kreuze auf weissem grunde, trug. - Sie haben auch erklärt ,dass die bei der annäherung des Flugzeuges nichts unternommen hätten, dass anlass zu einer beschiessung hätte geben kömnen. -Die Ärztin bei dem Bezirkskrankanhaus in Strömstad, dr Britta Östberg, die Johansson nach seiner einbringung untersuchte,hat von der Polizei bestätigt,dass Johansson eine Schusswunde in der linke Wade aufwies.
Bei den folgenden Untersuchung der beschossenen Fischerboote wurde in der Beplankung des Bootes Norden eine Kupferbemäntelte ,teilweise deformierter Kugel, und in dem Deck des Bootes Viken 2 Kugeln aufgefunden. Ausserdem wurde Schrott von Kugekn vorgefunden.Die Kugeln sind von der Polizei in Strömstad an das Ministerium des Äussern gesandt und von dem Ministerium an die Militärbehörden zwecks untersuchung weitergegeben worden.

Berlin 29.4.1940

Forts

SD 762 VIKEN 22.4.40

Bilaga 2) (Följebrev till Aufzeichnung)

Berlin 29.4.1940

Ställt till Staatsekretär
Freiherr vod Weizäcker.
Auswärtiges Amt, Berlin.

Sehr verehrter Herr Staatsekretär,

Sie haben bei meinem Besuch bei ihnen am 23 dieses Monats erwähnt,dass in einer Schwedischen Rundfunkmeldung am Tage vorher,eine Mitteliung wiedergegeben worden wäre, der zufolge Schwedische Fischerboote an der Küste Bohusläns am 22 April von einem Deutschen Flugzeug beschossen worden wären. - Sie teilten mir auch mit,dass Deutscherseite eine untersuchung über das vorgefallene schon in die Wege geleitet worden wäre. Ich hab bei der gelegenheit versprochen,ihnen nähere auskünfte überden vorfall zu geben,sobald mir der Bericht der Schwedischen Behörden zu Händen gekommen wäre. - Es ist mit inzwischen seitens des Herrn Reichsaussenministers mitgeteilt worden dass die von den Deutschen Behörden vorgenommenen untersuchung gezeigt hätte, dass kein Deutschen Flugzeug innerhalb der Schwedischen Territorialgewässern sich aufgehalten und Schwedische Fischerboote beschossen hätte. - Nachdem mir der Bericht das ergebniss der Schwedische seite vorgenommenen Untersuchung nunmehr zugestellt worden ist, beehre ich mich ihnen diesen in beglaubigter Deutscher übersetzung sowie eine Aufzeichnung, die den Inhalt des berichtes zusammanfasst, hierdurch zu übersenden. - In anbetracht des Ergebnisses der Schwedischen Untersuchung gestatte ich mir sie auftragegemäss zu bitten, gütigst veranlassen zu wollen,dass Deutscherseits über das vorgefallene eine erneute genaue untesuchung unternommen ~~werden möchte~~ werden möchte ,über deren Resultat ich s bitte, mir zwecks Berichtersattung an meine Regierung kentniss zu geben zu wollen. - Genehmigen sie, sehr verehrter Herr Staatsekertär ,die versicherung meiner ausgezeichnetsten hochachtung.

A.Richert

Det tyska svaret: Anfallet gjorts av ett engelskt plan med tyska beteckningar.

Deutsche Gesandtschaft
STOCKHOLM
A 2386

Stockholm 27.5.1940

VERBALNOTE

Die Deutsche Gesandtschaft beehrt sich, dem Königlich Schwedischen Ministerium des Äussern im anschluss an das am 24 vorigen Monats übergegebene P.M. Nr A 1886, betreffend angebliche beschiessung

forts

SD 762 VIKEN 22.4.40

Schwedischer Fischerboote in Schwedischen Hoheitsgewässer bei Strömstad durch Deutsche Militärflugzeuge auftragsgemäss folgendes mitzuteilen.

Die Durch die Deutschen Militärischen Stellen angestellten Ermittlungen haben ergeben,dass der in Rede stehende Angriff keinefalls durch ein Deutsches Flugzeug ausgeführt worden ist. Zu der in frage kommenden Zeit haben sich keine Deutschen Flugzeuge in dem betreffenden Gebiet in der Luft befunden. Falls die angabe des Augenzeugen, dass sie die Hoheitszeichen erkannt hätten, nicht etwa auf einer Täuchung beruht, muss daher unterstellt werden, dass der Angriff von einem Feindlichen Flugzeug ausgeführet worden ist,das zu Tarnungszwecken die Deutschen Hoheitsabzeichnungen geführt hat.Die Gesandtschaft darf darauf hinweisen, dass aus der letzten Zeit verschiedene Meldungen vorliegen, die auf einen missbrauch der Deutschen Hoheitsabzeichen durch britische Flugzeuge schliessen lassen. Stockholm 27.5.1940

An das Königlich Schwedische Ministerium des Äusserna .

Stockholm.

((Ud förtroligt sänt en kppia av ovanstående till A.Richert i Berlin den 1.6.40 " För kännedom."))

Data Eget

Motorfiskebåt på 17 brton byggd obekant år av ek /furu. 30 hkr motor L 11,4 B. 4,4 Ägd och förd av skeppare Karl Karolusson i Valöbogen vid Strömstad. Hemort;Daftö (Tjärnö socken).

På sid 7-9 följer uppgifter ur UD:s arkiv under rubriken "Neutralitetskränkningar."

SD 762 VIKEN 22.4.40

Signalmeddelande BAV till CM kl 18.10 den 22.4.40 HEMLIG

HEMLIG Fc Hjvb 274 rapporterar att 2 svenska fiskebåtar idag blivit beskjutna av tyskt flygplan på positioner repsektive 1000 och 1200 mete OSO Ramskärs fyr, syd Kosteröarna. En fiskare lär ha sårats i benet. Ännu ej inkommit Strömstad. Ett tyskt flygplan flög kl 12.20 mellan Södra Långö och Billingsholmen på så låg höjd att det ej kunde beskjutas p.g av mellanliggande hinder.

Dito kl 14.30 den 24.4.40 HEMLIG

Hemligt telefonmeddelande från CGE den 22.4 Tnr 17.42: Telefonrapport från Fc Hjvb 274. Kl 13.30 den 22/4 blev SD 664, skeppa Erik Eriksson, Seläter, och SD 762 ,skeppare Carolusson, Tjärnö, beskjutna under fiske å position sydost om 1′ från Ramskräs fyr av ett tyskt flygplan. Därvid träffades Harry Johansson från Strömstad, 20 år i högra benet. Tydligt märke efter kulan synes å stöveln och gummibyxorna som J. hade på sig. SD 664 blev först beskjuten, där ett skott träffade å däcket. Å SD 762 finnas 3 synliga träffar, en i däcket, och 2 i bordläggningen.Därvid skadades däcket, bordläggningen, oljetanken och lufttanken. Skeppare Carolusson hörde tydligt att det var kulsprut smatter och beräknade planets höjd till c:a 50 meter.
Tillägg: CGE meddelade Fc Hjvb 274 att anmoda polisen och tyske konsul att biträda vid utredningen.

UD 24.4.40 meddelat A.Richert, Berlin:

Jag har äran anmoda Eder att på lämpligt sätt bringa de i ärendet före liggande upplysningarna till det tyska Utrikesministeriets kännedom, samt därvid, i betraktande av att beskjutningen förnekats från tysk sida, tills vidare inskränka Eder till att hemställa att en noggrann undersökning i ärendet måtte företagas av vederbörande tyska myndigheter och att resultatet därav måtte snarast möjligt delgivas svenska regeringen.

Mottag, Herr Envoyé , försäkran om min utmärkta högaktning
För Ministern ((Undèn))
Söderblom

Strömstadspolisens rapport 24.4.40

Måndagen den 22.4.1940 har skepparen Erik Konrad Eriksson, boende i Seläter i Strömstad hos Polisstationen anmält att fiskebåten SD 664 Norden från Seläter och fiskebåten SD 762 Viken från Daftö,Valö, i Tjärnö socken,samma dag omkring kl 13.30, under det de be-

SD 762 VIKEN 22.4.40

drivit räkfiske och befunnit sig omkring en distansminut SO om Ramskär inom svenskt område, blivit beskjutna av ett tyskt flygplan, därvid fiskaren Harry Johansson från Strömstad,vilken befunnit sig ombordå på fiskebåten Viken,träffats av ett skott i vänstra benet,

Närmare hörd i saken har Eriksson uppgivit att ägaren av fiskebåten SD 664 Norden mån 22.4 med ett antal andra fiskebåtar bedrivit fiske på svenskt vatten i Bohusläska skärgården. Då hans båt därvid befunnit sig omkring en distansminut SO Ramskär hade ett tyskt flygplan kommit från sydost och på en höjd av högst 50 meter överflugit fiskebåten.Då flygplanet varit i höjd med båten hade det öpnnat eld mot densamma.Kulorna hade slagit i vattnetomedelbart intill båten och hade ett skott träffat däcket midskepps på BB sida. SD 762 Viken hade legat väster om Erikssons båt och omkring 200 meter från densamma. Då planet, som fortsatt,kommit över sistnämnda båt,hade det ånyo öppnat eld. En stund senare hade Eriksson hört signal från Carolussons båt och förstått att ngt inträffat,varför han styrt dit. Carolusson hade då omtalat att en man på hans båt blivit skjuten i ena benet och ombett Eriksson att föra mannen in till Strömstads lasarett.Sedan den skadade mannen förts ombord på Erikssons båt hade han med denna fortsatt till Strömstad,där han föranstaltat om att den skadade blivit transporterad till Strömstads Länslasarett.Vid tillfället för beskjutningen hade båda båtarna haft svenska flaggan hissad.Besättningen utgjordes av Eriksson och hans son Elof.De hade icke företagit sig något som kunnat ge anledning till att deblivit beskjutna. Eriksson förklarade att han tydligt kunnat iakttaga att planet burit tyskt nationalitetsmärke. Erikssons båt hade inga skador uppkommit annat än att en kula träffat däcket. Han kommer emellertid att fordra ersättning för denförlust han lidit genom att han på grund av det inträffade måst avbryta fisket.

Skepparen Karl Carolusson, bpende å Daftö, Valö,Tjärnö Socken, har uppgivit: - Mån 22.4 hade Carolusson med fiskebåten SD 762 Viken, vilken äges av Carolusson, bedrivit räkfiske vid Ramskärs fyr. Fiskaren Harry Johansson från Strömstad hade varit honom behjäplig med fisket. Då de omkring kl 13.30 befunno sig i farvattnet c:a 1′SO om Ramskärs hade ett flygplan kommit mot båten från sydost.Planet hade gåt på ganska låg höjd,omkring 5o meter, då de närmade sig båten. SD 664 Norden hade befunnit sig omkring 200 meter SO om Carolussons båt. Då planet passerade Norden hade eld avgivits från detsamma.Carolusson och Johansson, som voro sysselsatta på däck, hade sökt komma ner i styrhytten.Carlousson hade kommt in i hytten då planet öppnade eld.Johansson hade varit oemdelbart efter Carolusson och troligen stått med högra benet inne i styrhytten då ett antal skott från planet avlossäts.Skotten hade träffat båten, dels på däcket och dels i STB bordläggning.Omedelbart efter eldgivningen hade J.

SD 762 VIKEN 24.4.40

sagt att han blivit träffad i vänstra benet.Sedan Carolusson hjälpt J. av med överdragskläderna och stövlarna hade han sett att Johansson haft en skottskada i vaden på vänstra benet.Med en handduk hade han genast anlagt ett tryckförband.Vid skottlossningen hade båten blivit manöveroduglig och börjat driva. Carolusson hade genom signaler tillkallat SD 664 Norden,vilken omedelbart kommit till trakten och hade J. förts över på denna båt,vilken fortsatt med den skadade till Strömstad. Då planet närmade sig båten hade såväl C. som J. sett att det burit tyskt nationalitetsmärke.De hade även iakttagit minst 2 personer i planet och dessa riktade en kulspruta mot dem.Båten hade vid tillfället haft svenska flaggan hisaad och misstag från planets bemanning kunde ej föreligga.Utom skottet som träffat Johansson,hade en kula slagit ner i däcket omedelbart akter om styrhytten och 2 hade träffat STB bordläggning samt skadat olje- och lufttankarna under däcket. Vidare hade en wire avslitits så att båten kommit i drift. På grund av att båten blivi manöveroduglig hade C. måst anlita bogsering tin till hamnen i Strömsta

Den skadade fiskaren John Harry Johansson,född den 15.4.1920 och boende i Strömstad,har uppgivit:- Johansson hade varit sysselsatt med att rensa räkor på däcket då ett tyskt flygplan passerat i omedelbar närhet av båten på en höjd av högst 75 meter. Då planet närmade sig hade hanemellertid haft för avsikt att gå in i styrhytten, dit Carolusson redan tagit sin tillflykt. Då J. hunnit till styrhyttens dörröppning hade ett antal skott avlossats från flygplanet.J. hade hört att kulorna träffat båten och samtidigt känt smärta i vänstra benet. Carolusson hade varit honom behjälplig att taga av klädesplaggen och anlägga ett tryckförband. Sedan Carolusson tillkallat Norden,som befunnit sig omkring 300 meter från Viken, hade Johansson,som hela tiden varit vid medvetande,burits över på denna båt och infördes till länslasarettet i Strömstad. Johansson förklarade att vare sig han eller C. företagit sig något som kunnat giva besättningen på flygplanet anlednin till eldgivning.Flygplanet hade burit tyskt nat.märke.Viken hade vid tillfället fört svenska flaggan. J. kommer att fordra ersättning för sveda och värk samt för mistad arbetsförtjänst med ett belopp han framdeles kommer att precisera .

Dr Britta Östberg,Lasarettet,Strömstad, har på förfråga uppgivit att Johansson vid ankomsten till sjukhuset företett skottskada i vänstra benets vad. Av skottskadans läge framgick att kulan avlossats snett uppifrån med utgångsöppningen på vadens baksida, ungefär en cm nedanför ingångsöppningen. Några ben eller större blodkärl hade icke skadats och J kommer troligen inte att få framtida men av skadan.

Strömstad 24.4.1940.

BALBOA 23.4.40

FAST I FROJSOEN 9.4. - BOMBAD AV TYSK FLYG 23.4, FRIGIVITS FÖRST 1 JUNI

Rapport

Avgick Balboa,C.Z 3.3.40 destinerad till Göteborg via Punta Delgada för orde och Gibraltar för erhållande av Naval Clearance. Last av 5658 ton nitrat och 3169 ton styckegods,bl.a 355 ton koppartackor samt kaffe,hudar,vetekli,vin mm. 15.4- 23.4 last beslagtagits i Svaerefjord,Sogndal och i Arnefjord. Vid bombanfall 23.4 sannolikt skadats,men skadorna på skrov och maskineri kan konstateras först vid torrsättning av fartyget. Orsak: Krigetmellan Norg och Tyskland. 36 ombv. Inga passagerare.

Journalutdrag

Sön 3.3.40 kl 09 avgått från Balboa,Panama.

Mån 4.3 Erhållit telegramorder från rederiet att anlöpa Punta Delgada på Azorerna för order.

Tis 19.3 kl 14 ankrade fartyget på Punta Delgadas yttre redd.Erhållit order på redden fortsätta till Gibraltar,

Sön 24.3 kl 02 stoppade av engelskt bevakningsfartyg. 2 officerera kommo ombord och togo del av fartygets papper.De lämnade fartyget sedan de beordrat oss att fortsätta till Gibraltar Inspection Road. -Kl 04.30 lots ombord Kl 06.30 ankrat på Gibraltar redd med STB ankare.Kl 07 två officerare från kontrabandskontrollen visiterat fartyget och medtogo för vidare undersökning iland fyra kompletta set manifest och konnossement samt dubbla ex av lastplan,passagerar-besättnings och storelistor.

Tis 26.3 Erhållit Naval Clearance direkt för Göteborg. Före avgången debarkerade en 1a klass passagerare som var fartygets enda passagerare. Kl 16.55 lättat ankar och avgått från Gibraltar på rakt W kurs för att kringgå det tyska spärrområdet runt de Brittiska öarna.

Tis 9.4 på f.m genom rundradio erhållit kännedom om att tyskland anfallit Danmark och Norge. På grund av situationens allvar sändes på f.m följande telegram till rederiet:" Beräknar Norska kusten ikväll. Instruktioner. Kl 19.35 emottagit från rederiet följande telegram:" Anlöp Stavanger för vidare instruktioner.Iakttag största försiktighet." Kl 20 erhållit lots utanför Lisaet. Då lotsen kom ombord meddelade han att farleden vid Bergen var spärrad.Till följd därav beslöt vi ankra tills närmare upplysningar erhållits om mämnda farvatten. Kl 20.30 ankrat i Frojsjön vid Husefest.Sänt telegram till rederiet:"Erhållit lots vid Fröjen, ankrat Frojsjön för inväntande närmare upplsyningar hur passera Bergen

Ons 10,4 Erhållit telegram från rederiet:"Avvakta vidare instruktioner på nuvarande ankarplats." På grund av att Frosjön ofta överflögs av främmande flygmaskiner beslöts söka ny ankarplats i Nordgulen 11.4.

Fre 12.4 kl 09.45 läätat ankar och under lots ledning avgått till Nordgulen Vid ankomst dit befanns djupet i fjorden vara för stort varför fartyget

BALBOA 23.4.40

ej kunde ankra,utan tvingades vi återgå till vår förra ankarplats. Ankrat vid Husefest kl 14.10. Kl 19 erhållit order från Norska Marindepartementet att avgå till Sognefjord.Lättat ankar och avgått 20.40.Ankrat 21.45 i Svaere fjord.

Mån 15.4 kl 11 f.m kom en norsk officer ombord med order att för norska Marinens räkning beslagtaga 10 säckar ärter, 10 säckor bönor och 25 säckar socker av fartygets last. Dessa varor överlämnades.På grund av beslaget medföljde kapten Ahlmann till norska Marinstaben där kommendörkapten Evensen meddelade honom att alla matvaror fartyget har ombord kommer att beslagtagas. Kl 16 erhållit order att avgå till Frethjem,men att ankra över natten vid inloppet till Sognedalsfjorden. Kl 24 kom länsman i Sogndal ombord med order från norska marinmyndigheterna att fartyget imorgon skulle lätta ankar och avgå till Sogndal.

Tis 16.4 kl 06.20 lättat ankar och fortsatt under lots ledning. Ankrat 07.45 på redden i Sogndal. Kl 18 varkapten Ahlmann kallad till Länsman där 3 norska officerare voro församlade .En major Brugge meddelade kapten Ahlmann att den del av lasten som behövdes i Norge var beslagtagen och skulle lossas.Vilka varuslag och partier kunde han ej säga då denna sak först skulle undersökas. Kapten Ahlmann begärde då att få komma i förbindelse med svenska legationen eller med rederiet i Stockholm,men blev upplyst att alla förbindelser voro avbrutna. Major Brugge lovade att meddela svenska legationen så snart förbindelse kunde uppnås.Kapten Ahlmann meddelade major Brugge och övriga närvarande att det var hans bestämda åsikt att så snart fartyget börjar lossa. kommer det att bombarderas av tyskarna.Han begärde därför att de inte skulle börja lossa fartyget utan vänta därmed. På grund av att lasten var förklarad beslaglagd undantogs för fartygets räkning 10 lådor och 10 säckar socker samt en säck ärter,märkt S.V 219.

Lör 20.4 Erhållit order från major Brugge genom länsman i Sogndal att lossningenav ms Balboa skulle börja kl 07 måndag 22.4.

Mån 22.4 kl 07 börjat lossa med ett gäng till kl 17.Utlossat 28 ton socker av märke Paramonga och 53,4 ton foderkakor,märke L.H. - Kl 18 kom en tysk flygmaskin och fällde 3 bomber mot ms Balboa men ingen träffade sitt mål. Besättningen fick omedelbart order att lämna fartyget.Befh satte sig i förbindelse med norska marinmyndigheterna ochmeddelade dem att fartyget bombarderats. Kl 21 erhållit order att under natten avgå till Arnefjord. En del av besättningen vägrade först att medfölja fartyget men de ställde sig senare till förfogande. En del av besättningen, som ej behövdes för fartygets säkra navigering, lämnades kvar i Sogndal för att senare sändas efter till Arnefjord.. Kl 22.10 lättat ankar och avgått från Sogndal.

Forts

BALBOA 23.4.40

Tis 23.4 kl 03 ankrat i Arnefjord.Kl 08 lättat och gått längre in i fjorden kl 10 förtöjt med aktern mot land och STB ankare ute. Kl 17.15 anfölls fartyget åter av en tysk flygmaskin som fällde 4 bomber utan att träffa sitt mål. Vid explosionerna utsattes fartyget för våldsamma skakningar som kan ha orsakat skador på skruv och maskineri.Rundpjeling visat att fartyget är läns.Besättningen lämnade omedelbart fartyget för att söka skydd iland. Befh meddelade marinmyndigheterna och begärde att omedelba få saken rapporterad till svenska legationen eller till rederiet i Sthl Kl 19 inkvarterades besättningen genom länsmans försorg xxxxxxxxxxxx iland. Bostäderna voro i fartygets omedelbara närhet. Flyglarm gavs flera gånger under natten men inga bomber fälldes i fartygets närhet.

Ons 24.4 Befälet inspekterat fartyget.Rundpejlat läns.Vaktman tillsatt på stranden i fartygets omedelbara närhet. Flyglarm flera gånger under dygnet 25te och 26e april men inga bomber fälldes i fartygets närhet.

Fre 26.4 På norska marinmyndigheternas order tagit iland 6 säckar bönor, 6 säckar ärter, 2 säckar foderkakor och 5 lådor bitsocker som stuvades i ett skjul iland. Kapten Ahlmann mottog ordern per telefon av kommendörkapten Evensen.

Tis 30.4 kl21 erhöll befh order från norska marinmyndigheterna att under nattens lopp flytta fartyget till norra sidan av Sognefjord, i annat fal skulle fartyget sänkas. Innan denna order erhölls hade befh erhållit order att fartyget skulle avgå till Fjaerlandsfjorden för lossning,men denna order upphävdes av en annan order som anmodade fartyget att gå til sjöss och om det önskade angöra norsk hamn,detta skulle ske norr om Xxx Tromsö. Denna order upphäves i sin tur nästan omedelbart av den sista ordern att flytta fartyget till norra sidan av Sognefjorden. Det beslöts fartyget skulle avgå till Fjaerland i Fjaerlandsfjorden.

Ons 1.5 kl 01.15 lättat ankar och avgått från Arnefjord. En livbåt som var iland för reparation måste lämnas kvar på platsen liksom de ilandtagna matvarorna. Kl 04.45 ankrat i Fjaerlandsfjorden för BB ankare och förtöjt med akterstäven iland.

Lör 4.5 För fartygets räkning tagit 6 säckar foderkakor,1 säck ärter och 2 lådor bitsocker av lasten.

Ons 8.5 kl 19 kom ett tyskt krigsfartyg långs sidan. Officerare kommo ombor och togo del av fartygets papper och last.Befh beordrades att inte avgå från Fjaerland utan order från de tyska marinmyndigheterna. Vidare förbjöds telegramsändning från fartygets radiostation.Krigsfartyget medtog ettbrev och ett sätt manifest och konnossement till rederiets agent i Bergen,Ole R. Olsen A/S.

Ons 29.5 Befh avrest till Bergen för att komma i förbindelse medde tyska myndigheterna där, svenska konsuln och bolagets agent.

Lör 1.6 Fartyget frigivits av de tyska myndigheterna i Bergen för avgång till Sverige.

BALBOA 23.4.40

Mån 3.6 Befh erhållit order från rederiet att gå direkt till svensk hamn

Tors 6.6 Befh återkommit från Bergen till fartyget.En tysk officer och en norsk lots kommit ombord.Kl 20.20 lättat ankar och avgåtf från Fjaerland.

Fre.7.6 Kl 20.50 ankrat på Stavangers redd.

Lör 8.6 k, 20.50 lättat ankar och avgått från Stavanger i tysk konvoj.

Sön 9.6 kl 19.20 ankrat på Kristiansands redd för BB ankare.

Mån 10.6 Den tyske officeren lämnat fartyget.

Tis 11.6 k, 03 lättat ankar och avgått Kristiansand. Kl 14 prejats av tyskt plan 2½'s. Faerder och beordrats in till Sandefjord.Ankrat 15.35 på Sandefjorde redd.Visiterad av tyskt bevakningsfartyg kl 16.30. Lättat ankar 17.20 och fortsattunder eskort av tyskt bevakningsfartyg till svenska gränsen. Kl 21 bordade av ett svenskt bevakningsfartyg. kl 22 ankrat vid Holmengrå.

Ons 12.6 kl 03.25 lättat och fortsatt resan. Kl 16 anlänt Göteborg och förtöjt i Frihamnen. Maskineriet under resan ej arbetat normalt utan har dunkande ljud och stötar förmärkts i maskinerna.Det befaras att någon skada uppstått vid fartygets häftiga skakningar under bombanfallet den 23 april. Tidsförlusten för anlöpandet av Gibraltar o uppehållet där jämfört med den ursprungliga resan beräknas till 13 dagar och därtill kommer tidsförlusten som uppstått på grund av fartygets ofrivilliga uppehåll i Norge.

Göteborg 15 juni 1940
G. W.Ahlmann
Befh

Crew List

Befh Gunnar Wilhelm Ahlmann, Lidköping, 30.11.95
1e styrman Langford Cederholm, N.Ågatan 8,Göteborg, 8.11.96
2e styrman Folke Wilhelm Barney, N.Allégatan 6, Göteborg, 6.9.07
3e styrman Wolmar Sigvard Rasmusson, Kungsholmsgatan 19,Stockholm, 5.3.10
Telegrafist Lennart Karl Erik Lundquist, Karl Hillsgatan 3,Malmö, 21.1.16
Timmerman Anders Sigurd Johansson, Kåröd,Stillingsön, 18.8.96
Båtsman Robert Persson, Rud Järnbrott,Göteborg, 4.11.96
Matros Johan Ivan Leonrad Johansson,Solhem 3, Borgholm, 28.6.97
MatrosMagnus Gustaf Adolf Johansson, Troarp,Asarum, 6.11.12
Matros Egon Julius Wilhelm Andersson, Bangatan 21,Göteborg, 20.4.14
Lättmatros Olle Gideon Edberg, Malmgatan 4,Nybro, 4.10.12
Lättmatros David Emanuel Eriksson, Sikströmsgården, Långban, 13.10.14
Lättmatros John Anton Eriksson, Skönsberg,Sundsvall, 14.8.20
Lättmatros Jakob Olsson, Hallsberg, 26.7.95
Lättmatros Olof Sjölin, Källarne, Söderhamn, 9.5.13
Jungman Karl Georg Linder, Broskogen 17,Sjuntorp,19.10.18

Forts

BALBOA 23.4.40

Forts crew list

Övermaskinist Karl Henning Albert Svensson, Karlskronagatan 7, Malmö, 13.9.01
2e maskinist Allan Manfred Isenberg, Övre Olskroksgatan 5, Gtbg, 14.9.01
3e maskinist Nils Sigurd Bergström, Solberg, Njurunda, 17.3.11
Elektriker Thyko Einar Pettersson, Undevi, Kvillängen, 10.10.88
1e motorman Sven Arthur Fernström, Kärrgruvan, Norberg, 11.4.16
1e motorman Erik Holger Nordländer, Sälberg, Nordingrå, 30.3.13
2e motorman Ernst Kristian Karlsson, Svedje, Trollåsen, Askim, 20.9.16
2e motorman Berndt Arvid Blom, Svinnersta, Snavlunda, 22.7.20
2e motorman Karl Gunnar Granberg, Granliden, Sävedalen, 25.5.01
2e motorman Einar Sigvard Pettersson, Hulta, Ronneby, 25.6.12
2e motorman David Bertil Theodor Svensson, V.Nygatan 21, Norrköping, 25.1.11
Motorelev Hilmer Gunnar Svensson, Skånegatan 26, Stockholm, 15.1.15
Stuert John Hugo Karlsson, Slottskogsgatan 26, Göteborg, 8.1.01
1e kock Nils Gustaf Robert Bergstrand, Norrhult, 26.8.11
2e kock Frans Göte Johansson, Rösten, Söderhamn, 8.3.16
Salongsuppassare Karl Gustaf Svensson, Klara, Stockholm, 17.7.13
Salongsuppassare Karl Gustaf Sigfrid Lorentsson, Villa Kaspareborg, Nya Varvet, 13.11.12
3e klass uppassare Gustaf Adolf Varenus, Johansson, Haga Nygatan 7, Gtbg 5.12.10
Stuertsbiträde Berndt Helge Andersson, Johannes Kyrkogata 5, Gtbg, 7.7.13
Stuertsbiträde Harry Delmar Eugen Elamsson, Norhemsgatan 49, Gtbg, 23.8.24

Sjöförklaring i Stockholm 20.6.40

Sakkunniga Magnus Lundberg & Reinh.Bråkenhielm inag frågor.
Befh, 1e och 2e styrmännen åberopat rapporten.
Befh upplyst att Balboa ännu ej är utlossad och inte undergått besiktning.
2e maskinisten kunde ej ge någon förklaring till det dunkande ljud som hörts i maskinen under hemresan från Norge. Förefallit 2e maskinisten som om maskinbädden och vevaxeln fått förändrade lägen eller satt sig. Skador sommåste härledas till bombningen den 23.4.

KKmemorial 20.7.40

På resan från Norge arbetade maskineriet med dunkande ljud och stötar i motorrerna. Orsaken till dessa onormala störningar torde av allt att döma hava varit att finna i de svåra vibrationer som uppstodo i fartygets undervattenskropp vid de upprepade bombnedslagen

Ex officio
Bo Bergström

====================

BALBOA 23.4.40

Besiktningsrapport

Ingeniör Sten Haeger besiktigade för SKN Balboa 15.7.40 ff vid Götaverken där fartyget låg förklassning. Heger konstaterade att fartyget utsatts för våldsamma skakningar och påkänningar vid bombfällningen i Söendal 23.4 . När maskinerna nu öppnades visade det sig att båda vevaxlarna inte låg i läge i lagren varför en sättning måste ha skett i maskineriet vod de hårda skakningarna 23.4. En del lager var spräckta och 2 naglar lösa i bädden i propellertunneln. Varvet uppriktade och inpassade STB & BB vevaxlar,förnyade lager för 8580 kr, förnyade kopplingsbultar för 335 kr,omnitade naglar i tunnellagerbädden,allt till en total kostnad av 14850 kr.

SKNEVII 234

Lossad last

På order av militära myndigheter lossades följande last:

256 säckar fodermedel	53600 kg	254 säckar lossats 22/4, 2 st 26/4
16 säckar gröna ärter	1253 kg	10 säckar lossats 15/4, 6 säckar 16.4
16 säckar bönor	1120 kg	-"- -"-
590 säckar strösocker	29500 kg	25 säckar 15/4, 565 säckar 22/4
5 lådor bitsocker	180 kg	lossats 26/4

För fartygets räkning lossades:

6 säckar foderkakor	600 kg	4/5
2 säckar ärter	156 kg	19/4 + 4/5
10 säckar strösocker	500 kg	19/4
12 lådor bitsocker	432 kg	91/4 + 4/5

Lastassurans

SKN betelat 18.2.41 till rederiet 9136:32

SKN betalat 7.4.41 till Speceristernas Varuinköp 1270:75

SKN betalat 2.4.43 till rederiet 21708:32 eft dispache P.G.Hasselrot given i Stockholm 2.3.43.

Kaskoassurans

SKN för Haegers besiktning betalat 100 kr 30.10.40

SKN 2.4.43 till rederiet 14616:25 för skador & kostn. enligt dispache.

Dessuton betalade SKN 41152:20 som bidrag till uppehållskostnader för fartyg och last .

UD H-1344

Konsul G.MacDowall-Pihlström,Oslo 23.5.40 till Ståhle,UD

Till bekräftande av mitt samtal denna dag med attaché Åhström,ber jag få meddela att svenska konsulatet i Stavanger idag per telefon till beskickningen inberättat följande: Fartygen Värmdö,Björkö,Graculus,Vera och Snöfrid hava idag av tyska marinmyndigheterna i Stavanger erhållit

BALBOA 23.4.40

tillstånd att avgå till Sverige, längs norska kusten med norsk minlots och en tysk " skyddsbesättning" om 3 man på etvart av fartygen ombord. Beträffande fartyget Balboa hava vi idag gjort hänvändelse till vederbörande tyska myndigheter härstädes.
P.S. Befh har idag 25.5 per radio anmodats resa hem därest fartyget beslag taget. Får vila till måndag. ((Ståhle = 1e sekr.på UD))

Berlinlegationen i hänvändelse till Auswärtiges Amt 24.5.

Die Schwedische Gesandtschaft beehrt sich auftragsgemäss ,das interesse hervorzuheben, das Schwedischerseits dafür besteht, dass dem Dampfer ermöglicht werden möchte, seine Reise nach Schweden bald möglichst fortsusetzen.

Fortsatt dxiplomatiskt spel

Oslobeskickningen anmodades 30.5 att göra förnyad framställning om avgångs tillstånd för Balboa och Narvik,samt vad avser Narviks last,jämväl rikta sig till tyske Rikskommissarien.Anbefalld demarche verkställdes 30.5 på em Följande dag kunde Oslobeskickningen per telefon meddela UD att Narvik erhållit önskat tillstånd och avgått mot Strömstad via Kristiansand för kontroll. Der Reichskommissar für die Besetzten Norwegischen Gebiete, Wirtschaftsabteilung, skrev 5.6 till Oslobeskickningen att inag svårigheter torde föreligga för Balboa att med last få avgå till Göteborg. UD anmodade beskickningen attta knotakt med marinmyndigheterna i det område inom vilke Balboa befinner sig. 7.6 skrev beskickningen till 1e sekr Ståhle på UD att konsulatet i Bergen idag meddelat att Balboa igår avgick till Kristiar sand. "Saken synes nu alltså vara klar. " I ett P.S tillfogades:" Har just haft ett samtal med Eyde,som upplyste, att Balboa nu var fri med last samt att vi framdeles -såväl beträffande fartyg som laster - hade att hänvända oss till Kriegsmarine Dienststelle,som i fortsättningen kommer att handlägga alla dylika frågor under ledning av nykommen amiral Feltbausch."

Telegram UD till Berlin 10.6.40

Vårt 120 Konsulatet Bergen meddelat Oslo Balboa frigivits stop Johnsons meddelar fartyget passerat Stavanger igår = Cabinet

Babboas besättning kom till Göteborg 5.5.40 efter en äventyrlig färd från Norge, enligt Sjömannen -40.

XX UD R-590 9 man hemsända från Balboa

Gen.konsulatet,Oslo lade ut 296:50 i samband med hemresa för följande från Balboa: Lättmatroserna Sjölin,David Eriksson, Johan Eriksson, kock Bergstrar jungman Linder, uppassare Bernt Andersson, motormännen Ernst Karlsson, Bert: Svensson, Einar Petterson, som mottagit belopp på 31:- upp till 53:- kr per man.

BALBOA 23.4.40

Der REICHSKOMMISSAR
für
Die Besetzten Norwegischen Gebiete
Wirtschaftsabteilung
Wi 853/40

Oslo 7 juni 1940

"Balboa"

An die Königlich Schwedische Gesandtschaft
Oslo.

Auf ihre Anfrage,datiert 23 Mai 1940, erlaube ich mich ihnen hierdurch mitzuteilen,dass nach gestern Telefonisch vom Hafenkapitän in Bergen erhaltener Auskunft, das obige Schiff in diesen Tagen von seinem Liegeplats im Sognefjord nach Schweden abgehen wird.

Im auftrage
EYDE

Historik

Motorfartyg på 5524 brtn byggt 1919 vid Götaverken i Göteborg av stål L. 130 B. 17 Tillhörigt Red AB Nordstjernan (Axel Ax:son Johsnon) i Stockholm. Historik saknas.

Krigshaveri se 6.10.43 stoppad av tysk ubåt.

HEMLIG

WRANGEL 25.4.40

HEMLIGSTÄMPLAD KOLLISION I ÖRESUND MELLAN SVENSK JAGARE OCH TYSKA SS FALK

Utlåtande begärt från KK konsulent

I Hemligstämplad skrivelse ,Stockholm 2.9.40, skrev Kungl Marinförvaltningens Advokatfiskalkontor,Sthlm 7, till KK Sjötekniskkonsulent Bo Bergström:

Med överlämnande av bilagda utdrag av protokollet vid sammanträde med Fältkrigsrätten vid Marindistriksstaben vid Västkustens Marindistrikt den 22 maj i år,samt utdrag av Göteborgs Rådhusrätts dombok den 4 sistlidne juli jämte ett ex av däri förmäld skiss, får jag å tjänstens vägnar härmed anhålla om Edert utlåtande rörande vilketdera av fartygen, jagaren Wrangel eller ångfartyget Falk, som kan anses ha orsakat den i handlingrana omnämnda sammanstötningen mellan fartygen den 25 april detta år. E Lindberg.

==

HEMLIG Stockholm 26 sept 1940

VÖRDSAM PROMEMORIA

Ang kollisionen mellan
Svenska jagaren Wrangel
& tyska trampfartyget Falk

Sedan KK anmodat mig att avgiva yttrande över de orsaker som föranlett sammanstötningen den 24.4.40 på Hälsingborgs redd mellan H M Jagare Wrangel och tyska ångaren Falk, får jag med ledning av samtliga i ärendet inkomna handlingar anföra följande.
Fartygens egna uppgifter om positioner och manövrer som föregingo ombordläggningen äro:

H M WRANGEL

1) Sjöolyckans art

Tiden: 1940, den 25 april kl 18.10
Orten: WSW om fyren Hälsingborg - Lat N 56 02,4′- Long O 12 40,2′.
Vind & Väderlek: Laber O bris, god sikt, nordgående ström.
Vidare upplysningar: Tors 25.4 kl 18 avslutade jagaren Wrangel sin eskortering av handelsfartyg norr om Hälsingborg, varefter fartygschefen beslöt sig för att angöra Hälsingborgs hamn . Vid tillfället befunno sig ett par smärre bevakningsfarryg liggande c:a 300 meter SW om hamninloppets södra vågbrytare, under det att en lastångare ss Marianne siktades till ankars c:a 400 meter W om Norra vågbrytarens pirhuvud.På jagarens STB bog iakttog dessutom ett tyskt lastfartyg på ett avstånd av ca 600 meter ,stävande i NO riktning till synes stillaliggande.Ångaren hade några man på backen och ena ankaret hängde i förklyset,varför fartygschefen fick uppfattningen

WRANGEL 15.4.40

att ångaren tänkte ankra upp. Jagaren framfördes vid tillfället med 3/4 fart på kurs 150°, vilken fart efter någon stund minskades till sakta och omedelbart därpå slogs stopp på båda maskinerna. Fartygschefen, som av allt att döma övertagit befälet på kommandobryggan, hade under tiden bestämt sig för att med en BB-gir styra upp inom anropningshåll av vedettbåt 27 (det ena vaktfartyget) för att efterhöra lämplig förtöjningsplats inne i hamnen. När VB 27 kommit på parallellkurs med jagaren, vilken hela tiden gjorde fart genom vattnet och sakta girade BB hän med stoppade maskiner, förflöt någon minut under det samtalet pågick. Sedan samtalet avslutats sattes ½ fart framåt och rodret beordrades BB dikt "för att gå in genom södra hamninloppet." Den tyska ångaren låg då fortfarande utan synbar framfart (!) 3- 400 meter på jagarens STB bog. Då jagaren började öka upp farten iakttogs att även tysken gjorde fart föröver, samtidigt som den hördes avge en kort stöt i ångvisslan (STB signal). Fartygscehefen besvarade signalen med 2 korta stötar i sirenen (BB signal) och då han nu märkte att fara för ombordläggning förelåg, beordrades högsta möjliga fart framåt på båda maskinerna. Innan denna manöver kommit till utförande, ändrade fartygschefen sitt tidigare fattade beslut att söka manövrera för om motliggaren och slog därför istället högsta fart back åtföljt av 3 korta ljudsignaler.

Fartygen hade nu närmat sig varandra så mycket att kollision tycktes oundviklig, och då fartygschefen såg att tysken stävade mot en punkt akter om jagarens svängningspunkt, gjorde han ett försök att mildra stöten genom att återigen sätta högsta fart framåt med hårt STB roder. Denna sista manöver hann ej utföras innan ångaren, Falk av Stettin, med god fart rände in i den fortfarande akteröver gående jagarens STB-sida. Falks stäv skar nära nog vinkelrätt in genom jagarens sida och däck ända fram till pannkappen. Därigenom genomträngdes förliga eldrummet som vattenfylldes vid Jagaren erhöll BB slagsida och 2 eldare på durken skållades ihjäl av rusångan. ((Det var korpralen vid 1a yrkeskompaniet 552 Nils Georg Törnberg och värnpliktige 80/ 297-35 Folke Magnusson)), Sedan fartygschefen konstaterat att jagaren ej var i sjunkande tillstånd, gick den, assisterad av bogserbåtar och omvärdx avrusånga midskepps, in i hamnen och förtöjdes å anvisad plats.

ss Falk

((1439 brton. Byggd 1911 i Stettin. L 70. B 11. Reederei Rudolf Christian Gribel))
25.4 kl 13.30 avgick ssFalk med last ombord från Malmö under lots ledning. Sedan lotsen lämnats på redden fortsattes resan upp genom Öresund och kl 17.05 uppankrades fartyget på Hälsingborgs redd i väntan på lots norröver. Denna anlände en stund senare och kl 17.55 lättades ankaret, varefter fartyget somtill följd av rådande ström stävat i sydlig riktning, under sakta fart

WRANGEL 25.4.40

med hårt BB roder lades på en nordlig kurs. På bryggan befunno sig befh, lotsen och rorsman , varjämte en styrman och 2 man ännu voro sysselsatta på backen med at hiva in ankaret. Efter rundsvängningen slogs kl 18.02 full fart i maskin,varefter kursen sattes mellan ankarliggaren Marianne oc Hälsingborgs hamnpirar.Från och med att full fart slogs i maskin till omedelbart före kollisionen ökades succesivt fartygets fart genom vattnet. Medan fartyget kl 18 låg på en NtO-lig kurs,siktades ungefär 3 streck på BB bog på c:a 1 naut mils avstånd en svensk torpedbåt (jagaren Wrangel) som höll kurs ned mot Falk. Befh gjorde därför lotsen uppmärksam på jagare varvid lotsen påpekade att jagaren enligt styrningsreglerna "måste hålla sig ur vägen". Då nu jagaren fortfarande behöll oförändrad kurs gavs från Falk en lång signal i ångvisslan. (Obs tidpunkten stämmer icke). Denna kombinerade varnings- eller lystringssignal blev icke omedelbart besvarad (Strax därpå iakttogs jagaren sakta ner farten och blev denna så låg att man ombord på Falk tog för givet att jagaren enligt de internationella sjövägsreglernas bestämmelser ville låta Falk gå för om sig. (Vid denna tidpunkt talade respektive fartygschefer med varandra) Falks kurs behölls därför oförändrad. Under tiden hade båda fartygen närmat sig varandra på ungefär en skeppslängds avstånd underdet att bäringen till jagaren ändrats från 30° till 40° på BB bog. Någon minut senare avgav jagaren helt oförmodat 2 korta stötar i sin siren (BB-signal)och ökade upp farten under en kraftig BB-gir. Jagaren kom därför attlägga sig tvärs framför Falks stäv, Då nu uppenbar fara för sammanstötning förelåg slogs ögonblickligen på Falk full back i maskin. Att genom gir undgå kollision var för sent. Jagaren gav några sekunder senare 3 korta ljudsignaler (Backsignal) och omedelbart därpå kolliderade fartygen. Stöten träffade jagaren midskepps varvid jagaren kantrade över åt BB samtidigt som en mängd ånga strömmade ut ur örlogsfartyget. Falks befh lät bemanna och sjösätta en livbåt för den händelsen jagaren skulle sjunka. Sedan han därjämte genom rundpejling övertygat sig om att hans fartyg ej sprungit läck, for han i sällskap med lotsen ombord på jagaren där han ställde sig till fartygschefens förfogande. Denne meddelade att han förlorat 2 man vid kollisionen men sade sig ingenting ha att invända mot att Falk fortsatte sin resa till Norge. Falk uppankrade emellertid ånyo på Hälsingborgs redd och kvarlåg där till påföljande morgon.

ORSAK TILL OLYCKAN

I den mån den kan med ledning av Krigsrättens, sjöförklaringens och rapporternas innehåll bedömas:
Båda fartygens manövrer förorsakade kollisionen.

Forts

WRANGEL 25.4.4o

Jagarchefen bröt mot de Int Sjövägsreglerna därigenom att han icke i god tid antingen girade STB för det mötande fartyget, då han ju var medveten om att detta befann sig på hans STB bog på väg , eller också stoppat jagarens fart genom vattnet , utan att gira undan, och låtit motliggaren passera för om sig. Visserligen bröt han inte direkt mot ombordläggningsreglementets bestämmelser genom att från början ha beslutat sig för att gå för om tysken, så länge ej risk förelegat för en sammanstötning, men blev detta däremot ett kardinalfel, då det vid een senare tidpunkt visade sig att manövern medförde fara för ombordläggning. Vid en ingående granskning av handlingarnba skall man vid en kritisk prövning finna att somliga av jagarchefens uppgifter i viss mån icke hålla streck. Han underlåter i sin rapport att nämna att han - såframt han själv befunnit sig på kommandobryggan - strax före kl 18 (tiden omedelbart före lämnande av konvojen) siktat ska ss Falk stävande i sydlig riktning. Falk låg nämligen under ankarlättningen,till följd av rådande ström , med akterskeppet vänt mot jagaren och påbörjade sin 180° gir kl 17.55. Jagarchefen och vaktofficeren måste därför utan ringaste tvivel ha iakttagit denna manöver, vilken tog c:a 5 tidsminuter i anspråk. Fartygen befunno sig då på mindre än 2' avstånd från varandra, med Falk upptäckt ungefär mitt framför jagarens stäv. Jagarchefen relaterat att hans fartyg efter kl 18 med kurs 150° passerat väster om ankarliggaren Marianne (detta är av allt att döma en felskrivning,enär man av skisserna kan förstå att jagaren gått mellan Marianne och pirarna) och med en BB-gir styrt upp i närheten av VB 27. Först då omnämnes att en tysk lastångare låg stillaliggande på jagarens STBbog med NO kurs och på ett avstånd av c:a 600 meter. Jagarchefen säger sig nu ha fått den uppfattningen att Falk skulle ankra på platsen ifråga. Denna ideassociation har tydligen uppkommit till följd av att ett par man sysslade med ena ankaret på Falks back, men borde jagarchefen ha förstått att ett ankare "hängade i förklyset" lika väl kunde betyda att Falk var ifärd med att avgå från redden som att hon höll på att ankra. Dessutom var han otvivelaktigt medveten om att strömmen satte i nordlig riktning och att ett handelsfartyg , utom i yttersta nödfall, inte går till ankars med strömmen rinnade på STB låring. I detta sammanhang förtjänar att nämnas att mannen vid jagarens ratt ungefär kl 18 observerat att Falk lättade ankar. Detta vittnesmål har han emellertid ändrat i Krigsrätten till: " När han först fick se Falk gick hon sakta framåt i NOriktning under det att ena ankaret kom upp ur vattnet ". Ett uttalande som även förefaller vara mera med verkligheten överensstämmande då man tar i betraktande att Falk under själva lättningen enbart visade jagaren sitt akterskepp. - Prologen till själva ombordläggningen har relaterats så uttömmande endast för att påvisa att halva sanningar förekommer i rapporterna. När nu jagar-

WRANGEL 25.4.40

chefen beslöt sig för att meddelst en utdragen BB-gir gå upp inom anropningshåll av VB 27 ,borde han, då endast maskinerna stoppades och inte jagarens fart genom vattnet, ha beordrat vakthavande officeren att hålla ett öga på motliggaren. Med andra ord, den senare hade för att undvika fara för kollision , att genom pejlingar på kompassen förvissa sig om att Falk behöll samma bäring. En underlåtenhetssynd, som begången under likartade förhållanden inom handelsflottan, rubricerats som "Försumlig navigering". Några tidsminuter senare ha de båda örlogsfartygen på parallellkurs kommunicerat med varandra, Wrangel fortfarande med retarderad fart genom vattnet. Efter samtalet mellan fartygscheferna satte så jagaren ½ fart framåt och beordrades samtidigt rodret BB dikt.(Vid denna tidpunkt har av allt att döma Falks lystringssignal (så kallade) ,vilken även utomstående vittnen tagit för en STB-signal, avgivits).Enligt uppgift skulle de båda officererna ha iakttagit Falk " utan synbar framfart 300 -400 meter på STB bog ". Först något senare skulle de ha upptäckt "att den tyska ångaren också satt fart framåt samtidigt som den gav STB-signal." Att så ej helt varit fallet visar, i vad som rör Falks fart genom vattnet och även ljudsignalens tvetydighet, jagarchefens ögonblickliga reaktion inför den nu uppståndna kollsionsfaran. Han slår nämligen högsta fart framåt på båda maskinerna. Denna nödmanöverhade med all säkerhet inte blivit beordrad om , för det första, Falk hela tiden hållits under observation,för det andra, jagarchefen i verkligheten varit Bergsäker på att tysken börjat gira STB för att gå in i Hälsingborgs hamn En nödmanöver, som jagarchefen f.ö underlåtit att nämna i sin rapport till Chefen för Göteborgseskadern, och vilken inte heller förts in i förhörsprotokollet förrän vid en senare tidpunkt. Den ställer dessutom hela hans senare argumentering på huvudet, vilket väl ej varit avsett.
Jagarchefen säger:" Jag svarade med signal för gir BB"(det torde finnas delade meningar om denna svarssignal avgavs omedelbart efter Falks lystringssignal) " och då jag märkte att ångaren närmade sig rätt mot mig, beordrade jag högsta back på båda maskinerna för att ångaren, som singalerat STB-gir, skulle gå klar för om mig ". Framåtmanövern hade således varit oförklarlig och dessutom felaktig om jagarchefen från början tänkt låta Falk gå för om sig eller uppfattat hans stöt i ångvisslan som " Jag ändrar min kurs STB hän" . Härvid är dock att märka att om inte jagarchefen i det psykologiska ögonblicket blivit nervös, vilket hans order och kontraorder till maskinrummet utvisar, utan att han istället låtit den första högsta möjliga farten komma till utförande,hade jagaren med till visshet gränsande sannolikhet undgått sammanstötningen.Ett påstående från min sida ,som dock inte matematiskt kan ledas i bevis,enär inga

WRANGEL 25.4.40

exakta tider antecknats vid de olika manövrernas utförande, vare sig på kommandobryggan eller i maskinrummet. I detta sammanhang kan det därjämte vara lämpligt erinra om att även om Falk girat STB - här hade också en lystringssignal måst avges i god tid - för att gå in i hamnen, jagaren varit skyldig ett efterleva sjövägsreglernas bestämmelser och blivit nödsakad att hålla undan för handelsfartyget, vilket på såsätt först äntrat pirarna. Det torde dock vara tvivel underkastat om en kofferdibefälhavare låtit en sådan oartighet gentemot ett örlogsfartyg komma sig till last. Vad slutligen jagarchefens uttalande angående avgivande av uppmärksamhetssignal till ett örlogsfartyg beträffar, synes hans definition vara så originell att den får stå obesvarad. Annars lär man nog inom internationell sjöfart använda densamma för och xxxxom till alla fartyg, oberoende om dessa är krigs- eller handelsfartyg, stora eller små.

SS Falk blev genom sin efter rundsvängningen gradvis uppökade fart och otydligt avgivna varnings-eller lystringssignal delaktig i skuldfrågan. Artikel 21, första stycket, säger följande:" När, enligt förestående regler, det ena av 2 fartyg är skyldigt att hålla undan, skall det andra behålla sin kurs och fart."

Den tyske befh lät visserligen mycket noga tillse att hans fartyg inte avvek från den kl 18 beordrade kursen NtO, men förbisåg att alldeles att farten så småningom accelererade. En blunder, som även blivit noga markerad i hans bifogade skiss över utförda manövrer. I sin vid sjöförhöret avgivna förklaaring har dessutom befh lämnat medvetet felaktiga uppgifter angående den tidpunkt då Falk avgav sin lystringssignal. Denna signal skulle nämligen, enligt den tyska versionen, ha givits före jagarens nedsaktande av farten, under det att man ombord på jagaren och iland (ss Nämdös brygga) hävdar, att signalen först blåsts sedan Wrangel satt igång och börjat skilja sig från VB 27. - Vad slutligen lystringssignalens längd beträffar (tidsintervall), är denna omstridda ljudsignal inte internationellt fastslagen i ngt reglemente. Den avges som regel med ett utdraget ljud av 4-7 sekunders varaktighet, påminnande om en mistsignal från maskindrivet fartyg.

3 Särskilda anmärkningar

Den svenske kronlotsen, som vid tillfället stod på Falks brygga, bör helt skiljas från målet, så-framt men ej vid en kommande rättegång kan leda i bevis att det var han som personligen avgav den tvetydiga lystringssignalen.

Med stöd av vad här ovan sagts, och i övrigt vad i protokollet fastslagits, får jag som min åsikt uttala, att jagaren Wrangel bär till 3/4 skuld till kollisionen under det att Falk är skyldig med 1/4.

Bo Bergström.

(detta yttrande sändes 7.10.40 till Kungl marinförvaltningen samtidigt som handlingarna återgick)

WRANGEL 25.4.40

Marinen förlorade rättegång

I november 1941 förpliktades Kronan i skdeståndsmål vid Göteborgs Rådhus-rätt , vilket handlagts inför lyckta dörrar i många etapper, att utge i skdestånd till Falks rederi RM 11363 plus kr 3600:- plus 7878 kr i rätte-gångskostnader för motparterna. Handlingarna hemligstämplades i 25 år

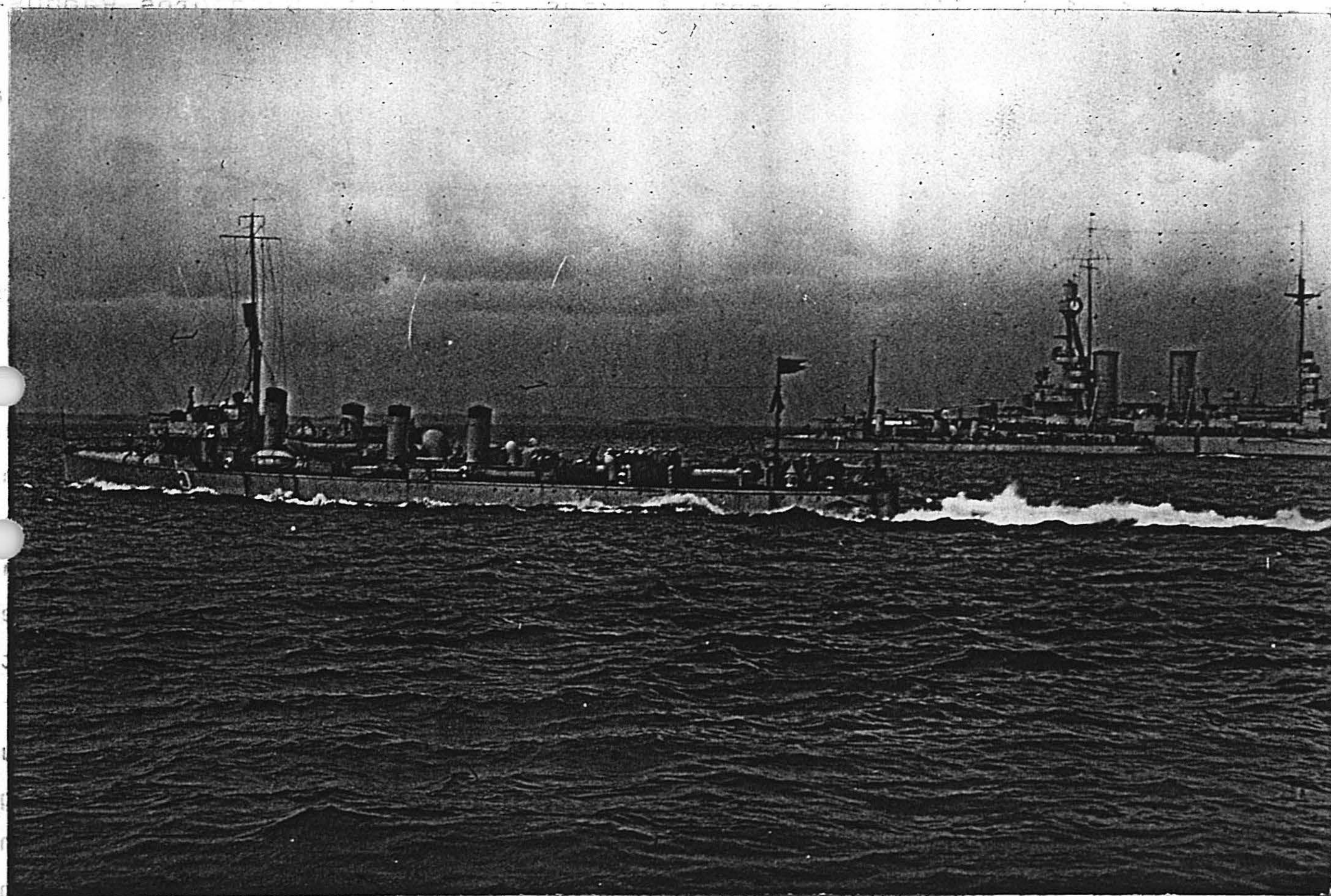
Historik

Jagare om 465 deplacementton byggd 1918 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L 71 B 6,7.Tillhörig Svenska Marinen Systerfartyg till Wachtmeist som sjösattes 19.12.17 Wrangel sjösattes 25.9.17 i närvaro av bl a amiral G Dyrssen, marinöverdirektör von Eckermann ,Kommendör W Hamilton och gene Wrangelvid KA. Efter sjösättningssignalen gled jagaren 2 famnar på bädden och stod sedan fast.Först nästa dag fick man henne i sjön Bädden hade inte haft nog stor lutningsvinkel för ett så lätt fartyg som en jagare av cigar typ varför Wrangel skar fast på bädden.- Wrangel hissade örlogsflagg den 10.4.18 och och avgick 17.4 till Karlskrona för provturer.I jagaren hade installerats en nykonstruktion av de Lavals sjöångturbin med kugghjulsut-växling från hög-och lågtrycksturbinerna till propelleraxeln varigenom turbinernas 3600 varv nedväxlades till 430 varv vid hösta fart.På provture na uppnådde Wrangel 27 knop utan forcering Hela turbininstallationen vägde endast 40 ton. -För trivseln ombord hade officerana fått ett eget badrum och manskapet ett duschrum. DeLavalturbinen, kopplad till 4 st Yarrowång-pannor utvecklade 11000 hkr. Toppfart 32 knop.Systerfartyget Wachtmeister gick på provtur från Lindholmen den 9.9.18. Djupg 2,8 meter.85 mans besät ning. Wrangels armering bestod 1940 av 4 st 7,5 cmkanoner, 1 st 25 mm LV-automatkanon, 2 kulsprutor och 6 st 45 cm torpedtuber. De 2 jagarna föll för åldersstrecket 1943 men utrangerades först i sept 1947 tillsammans med 26 andra veteraner som tjänstgjort i neutralitetsvakten 1939-45, bland dem jagarna Hugin, Ragnar, Vidar och Sigurd.(Tyska ss Falk överlevde f ö krige och nedskrotades först 1970 i Italien).

Vintern 1951-52 låg Wachtmeisters skrov i Västerås som cistern för eldning olja,inköpt av Bränslebolaget från skrotfirman i väntan på att tankanlägg-ningarna i Västerås hamn skulle bli klara. -Wrangel hängde också med till 1953 då hon den 29.7 gjorde sin sista tur i marinens tjänst på Mysingefjär ,utan maskiner och inredning, rostig och nersliten, bogserad i en 800 mete lång nylontross med 20 knops fart av jagaren Sundsvall. Wrangel hade ett otal instrument ombord för utrönande av släpmotstånd, friktion, bogvatten, rodervinklar etc , de första experimenten i sitt slag i världen för att utröna skillnaderna i resultaten från experiment i modelltank och i full skala i regi av en speciell Wrangelkommitté som i okt 53 begärde stats-anslag för vetenskaplig bearbetning och publicering på främmande språk

WRANGEL 25. 4.40

av resultaten av bogseringsproven med gamla Wrangel.



Wrangel och pansarbåten Sverige 1930.

INGER 25.4.40

KVARHÅLLEN AV TYSKARNA I THAMSHAVN, NORGE - BOMBAD AV ENGELSKA PLAN

Rapport

Inger och samma rederis ss Sonja låg sedan 9.4.40 med svavelkislaster till Sverige på grund av kriget i Thamshavn i vänta på vidare order. Sedan Thamshavn ockuperats av tyskarna förbjöds de att avgå, trots befh protester. Till ankars c:a 250 meter från land ,liggande sida vid sida, utsattes Inger & Sonja kl 05050 tors 25.4.40 i stilla vackert väder med god sikt för bombangrepp av 3 st 2-motoriga flygplan av okänd nationalitet varvid Inger fick omfattande skador av " explotioner" och bombsplitter. Inger hade rumslast av 3049 ton svavelkis. Djupg F 17'11" - A 19'9". 22omb

Journalutdrag

Tors 25.4 kl 05.50 då Inger & Sonja låg förtöjda långsides varandra för bunkring från Sonja till Inger, anfölls de av 3 2-motoriga flygplan som fällde c:a 12 bomber.Den första av bomberna träffade Ingers förliga båtdäck om STB och sprängde ett stort hål i däcket.Splitter och lufttryck slog en stor mängd hål i skottet till befh hytt, i skorstenen,bryggan, ventiler etc och skottet till befh hytt trycktes in.En bomb träffade Sonja signalstagstrax för om skorstenen och gjorde även en del mindre skador på Inger. En annan bomb träffade Sonjas lastbom nr 4 varvid splitter träffade Inger såväl utom-som inombords. En del av de övriga bomberna kreverade i vattnet i närheten av fartygen som skakades våldsamt.Stora skador anställdes även inomhus, i synnerhet i befh sovhytt ,där,liksom i andra hytter, lampor, speglar mm splittrades och sönderslogs.Sedan bombardemanget upphört gick större delen av besättningen i BB livbåt för att söka skydd iland.C:a 5 minuter efter angreppet , då befh och kvarvarande besättningsmän samt et t par man från Sonja ,skulle lämna i Ingers livbåt återkom ett av planen och fällde i låganfall ytterligare ett par bomber som exploderade i vattnet intill fartygen.De kvarvarande av besättningen sökte skydd under däck . Om skador uppstått under vattenlinjen kan ej avgöras men fartyget visar sig vara tätt. På däck hittades efter anfallen en del styrvingar till bomberna, gulmålade och märkta XD 12,37 i svart .Besättningen vägrade sedan att vistas ombord varför inkvartering och kosthåll arrangerades iland på bästa sätt.Inger hade tydliga nationalitetsmärken målade såväl på sidorna som på presenningarna till lucka

Thamshavn 27.4.40

K A Wallin
Befh

(Se kompletterande journalutdrag på SKN EIII/II)

INGER 25.4.40

Sjöförklaring i Trondheims Byrett,Munkegaten 17, 30.4.40

För Inger & Sonja

Byrettsdommer J Havig.

Herr Arvid Rannov från Sv Konsulatet.

R Wislöff för SÅAF.

Befh Wallin: Bara kocken var på däck då de 3 första planen kom kl 05.50. Det är således bare han som sett disse fly i nerheten av skibet.Da det sidste flyet kom gikk det så höyt at det ikke lat seg göre å se hvilken nasjonalitet det var.Rett over skibet kom det lavere og sneset over skibet og kastet en 2-3 bomber men da la manskabet i skydd och de kann ikke utale seg om planens nasjonalitet.Skibet har ikke fått större skade end at han anser det sjödyktig for den reise som det er på for Landskrona.- Maskin provkörts Telegraf og kompasse likeså i orden.

1e styrman Lilienström: Kan ej upgi planens nasjonalitet.

Chiefen Nilsson: Var hela tiden i maskin Inga skador där.

Kocken Johansson: Kl 05.50 kom först 2 plan, så ett tredje efter dem.Först anföll de 2 främsta och fällde bomber.Så gjorde det sista planet en vändning över fartygen och fällde 2 bomber som föll i vattnet intill Inger. Nilsson såg planen på för långt håll för att kunna säga av vilken nationalitet de var. Inger hade svenska flaggan hissad och stora nationalitetsmärken målade på sidorna och på lucka 2.Han kan tänka sig att flygarna tagit Inger för en dansk båt eftersom flottarna på däck var målade i vita och röda fält så att de kunnat tas för en dansk flagga. Den svenska flaggan målad på 2ans luckpresenning var delvis täckt av fördäcksflotten.

(I övrigt se Sonja 25.4.40)

Brev till Ud 4.5.40 från konsulatet i Trondheim

I anslutning til vedlagte rapport og utskrifter anser jeg det riktig å nevne at tyske militäre mål i Trodnheim og omnegn om morgonen den 25.4 ca kl 05.40 og også noe senere var utsatt for angrepp av engelske og franske fly. På forespörsel til de hervaerende tyske myndigheter er konsulatet blitt meddelt at ingen tysk fly var i luften på den tid bombardementet av Inger og Sonja fant sted. På grund av denne saks spesielle beskaffanhet unnlater jeg å semde denne rapport till Kungl KK, således som foreskrevet i IBK,paragraf 47,punkt 4.

Som nevt i konsulatets brev av den 25 april har også ss Sonja og ss Inger sökt den Tyske kommandantskap her om utreisetillatelse, hvilket imidlertid forelöbig ikka kan bli innvilget. Jeg oversender vedlagt avskrift af brev fra den Tyske Havnekommandant i Trodnheim av 27 April -videre gjennemslag av konsulatets svar, dateret 29 April. Med utmerket höyaktelse.

Arvid Rannov.
for konsulen

(Sistnämnda bilaga sannolikt på UD)

INGER 25 4 40

Crew list

Befh Karl August Georg Wallin, Svanstal, Jonstorp, 2.2.93
1e styrman Max Emil Lilienström, Hälsingborg, 15.2.07
2e styrman Peter Harald Olsen, 10.8.15 (N)
3e styrman Kåre Martinus Helgessen, 4.3.18 (N)
Chief Hilding Nilsson, Trelleborg, 7.4.89
2e maskinist Karl Erik Harry Andersson, 28.7.08
Stuert Sven Fritiof Suhl, 9.9.13
Kock Sigfrid Albert Johansson, Hälsingborg, 19.11.82
Mässuppassare Anders Oscar Emanuelsson, 2.1.08
Båtsman Bror Ragnar Persson, 20.11.08
Matros Johan Albert Ljungberg, 24.6.83
Matros Fredrik Wilhelm Jakobsson, 27.9.03
Lättmatros Karl Valdemar Lörkvist, 12.3.15
Lättmatros Johan Erik Lakso, 2.4.20
Jungman Karl Gunnar Svensson, 22.8.18
Jungman Börje Göransson, 28.10.22
Donkeyman Nils Ögren, 27.9.87
Maskinelev Erik Bertil Henriksson, 6.4.19
Eldare Rune Valdemar Holmberg, 11.2.13
Eldare Erik Allan Andersson, 1.1.21
Eldare Jarl Evert Söderholm, 10.6.21
Lämpare Erik Martin Eriksson, 13.12.09

KK memorial 10.6.40

Fartygen bombarderades trots att de voro försedda med tydliga nationalitetmärken å sidor, bogar och låringar samt svenska flaggan blåsande från flaggspelen.

ex-officio
Bo Bersgtröm

SKN EVII 244 Lasten

3040 ton svavelkis från Orkla Grube A/S, Lökken Verk, Thamshavn, till Reymersholms Gamla Industri AB i Hälsingborg/ AB Förenade Superfosfatfabrikerna i Hälsingborg
Assurerad i Öresund för 126800:- kr
SKN 23 4 42 enligt dispache betalat 1509:45 till rederiet.

SKNEIII 176 & EII dispacher

Sammanställning av journalutdrag 9.4 - 17.7.40

Fre 5.4.40 Ankrat på Thamshavns redd kl 05.50
Lör 6.4 Förhalat kl 02- 03.30 till lastningsplatsen, börjat lasta kl 04

forts

INGER 25 4 40

Tis 9.4 Kl 00.40 hela lasten,3040 meterton, intagen. Förhalat kl 01 för egen maskin från kajen och ankrat på redden kl 01.40.

Ons 10.4 - tis 23.4 Till ankars på Thamshavs redd.Besättningen sysselsatt med underhållsarbeten. Fre 19.4 varit inne vid kajen och fyllt på 10 ton dricksvatten och 75 ton i akterpiken varpå åter ankrats kl 15.05 på ungefär samma plats som förut.

Ons 24.4 på morgonen förhalat långs sidan av Transmarins ss Sonja vilken anlände till Thamshavn 5.4 samtidigt som Inger.Förtöjt med STBpsidan mot Sonja.Riggat upp 2:ans lastbommar och kl 10.30 börjat hiva ombord bunkerkol från Sonja.Avslutat arbetet för dagen kl 17 då ca 8 ton kol intagits .Avser att fortsätta bunkringen imorgon.

Tors 25.4 Kl 05.50 fartygen utsatta för bombanfall av flygplan.
Se sid 1, rapporten.

Fre 26.4 på morgonen fortsatt arbetet att bygga pålverk för förtöjning. Då det på e.m var klart för att förtöja fartygen, visade det sig att vinden var för stark,varför förtöjningen får anstå t.v.En del av besättningen varit ombord , tagit upp ånga samt kastat loss samtliga förtöjningar emellanfartygen varvid dessa skildes åt och ligger var för sig i respektive ankare . Tagit iland proviant för kosthållet iland.

Lör 27.4 Förtöjt båda fartygen med akterförtöjningar och båda ankarna.

Sön 28.4 Inget arbete utförts.

Mån 29.4 Förstärkt pålverket iland och provisoriskt tätat en del av de skador som uppstod vid bombningen 25.4.

Tis 30.4 Befh, 1e styrman,chiefen & kocken varit i Trondheim och avgivit sjöförklaring över bombardemanget. Besättningen varit ombord och reparerat skador på livräddningsredskapen som uppkommit vid bombningen.

Ons 1.5 Någotarbete har under dagen ej utförts.

Tors 2.5 Besättningen nekat utföra annat arbete ombord änsådant som t.ex säkerhetsarbete och förtöjningsarbete.

Fre 3.5 Besättningen under dagen varit ombord och hivat upp BB båt i taljorna,rundpejlat fartyget som befanns vara läns,samt varit iland sysselsatta med flytta ett fabriken tillhörigt ankare från en upplagsplats ut på piren.Detta ankare skall användas som förtöjningsankare att akterförtöja Inger i , då pålverket iland inte kan förstärkas tillräckligt för att hålla båda fartygen.

Lör 4.5 Båda fartygens besättningar har med fartygens båtar bogserat en tom pråm till fabrikens kaj och där tagit ombord ankaret samt sedan bogserat pråmen till platsen för ankarets utläggande Lagt ut ankaret färdigt att förtöja i.

Mån 6.5 Fartyget förtöjts.

Forts

INGER 25.4.40

Tis 7.5 – Mån 13.5 Inget arbete utförts.

Tis 14.5 Besättningen påbörjat ett nytt pålverk vid sidan av det andra.

Ons 15.5 Förhalat till Thamshavns Jernbanekai för bunkring.

Tors 16.5 Bunkrat 18 ton kol från kajen På e m avmönstrat 3 befäl och 14 besättningsmän.(Härövergår anteckningarna till norska språket)

Fre 17.5 Fortsatt bunkringen Tagit in 12 ton. Intagit sammanlagt 30 ton. Nytt befäl ombord.

Lör 18.5 Börjat uppröjningsarbetet efter bombnedslagen.

Sön 19.5 Inget arbete.

Mån 20.5 Opklaringsarbeider.

Tis 21.5 Påbegynte ipfyring av BB kjele Opklaringsarbeider.

Ons 22.5 Opsetning av pelverk for agterfortöjning.

Tors 23.5 Förhalat till förtöjningsplats vid sidan av Sonja.

Fre 24.5 – Mån 3.6 Reperasjoner og opklaringsarbeider.

Tis 4.6 Motatt ordre om å avgå (Erhållit tyskt tillstånd att avgå till. Sverige).Kompletterat besättningen delvis. Sjödyktighedsbesiktning

Tors 6.6 Inger og Sonja avgått fra Thamshavn om morgenen og ankom til Trondheims ytre redd kl 11.Ankret. Skiftet kl 18 til bedre ankerplats utfor inlåppet til havnen.

Lör 8.6 Kl 11 avgått från Trodnheim under lots ledning.Djupg F 18'1"–A 20'3 Svag SW vind, vackert väder.Kl 18 fick fartyget grundkänning i sundet mellan Havaskjelöy och Skogöy där djupet i sjökortet är uppgivet till 4 famnar. Sundet passerades för att undgå ett minfält i den vanliga farlede tvärs av och norr om Terningen fyr.Navigeringen försiggick under ledning av kustlotsen och befann sig förutom befh och 2e styrman även en tysk officer på bryggan.Då grundkänningen först märktes slogs full back i maski vilken manöver stoppades nästan omedelbart för att inte skada propellern. Då fartyget glidit över grundet slogs stopp i maskin,varefter tankar och rännstenar pejlades och befanns vara täta. Därefter fortsattes resan. Senare befanns att förpiken varläck och vattnet i piken steg trots att pumpen ständigt var igång från piken.Länsanordningen visade sig inte fungera normalt.Ankrat vid Tyrhaug kl 23.30.

Sön 9.6 Kl 02.55 lättat och fortsatt.

Mån 10.6 ~~KxlxØ2x45xankratxixFröysjönxfjordxvidxBottnarra~~ Kl 01.20 hördes en våldsam explosion och sonja, som följde efter oss, observerades hastig sjunka, tydligen minsprängd.Inger stoppades och svängdes runt ögonblickligen och bägge livbåtarna sjösattes och röddes mot platsen där Sonja försvunnit i djupet. Bärgat 9 överlevande och en död man.Kl 02.45 ankrat i Fröysjön fjord vid Bottnarra för natten. Fått doktor och länsman omborc Kl 12 hivat upp och 13.50 anlänt till Florö redd för att ilandsätta de 9 överlevande och det lik som bärgats från Sonja samt för att få fartyget

<u>INGER</u> 25 4 40

dykarundersökt.(Avdöde fra Sonja bragt i kiste iland for begravelse, overlevende fra Sonja inlogert iland Traff forberedelser for å få fartyget undersökt av dykker).

<u>Tis 11.6</u>Hev op og skiftet til fortöjningsplass i Florö havn.

<u>Ons 12.6</u> 16man, som nekat medfölja fartyget ,avmönstrats Rengöring og oprydning av forepeak.

<u>tors 13.6</u> Lenser forepeak, begynt dykkerundersögelse Dykkere söger hele skroget.

<u>Fre 14.6</u> Arbeider med tetning av forepeak Provisorisk tetning av båtdäck

<u>Lör 15.6</u> Prov tetning av forepeak, instöpt cement innenfra Den er funnet å vaere tett Hele skroget dykkerundersögt.

<u>Sön 16 6</u> Intet arbeide.

<u>Mån 17.6- tors 20.6</u> Oprydningsarbeide.

<u>Fre 21.6</u> Fartöjet oplagt.Följande avmönstrat: 1e styrman Frithiof Ingebrigtsen, 1e maskinist Fritjof Sundström, Stuert Vemsog ochmatros O Juliussen som blivit utskrevet fra sykehuset. Maskinist Sundström ansatt som vaktman.

<u>Fre 5.7</u> Fölgende 14 befäl og manskap tiltrådd idag: Kaptein E Ellingsen, 1e styrman T Hodler-Petersen, 2e styrman A Skage, 2e maskinist A Brekke, stuert O Haug, kokk O Larsen, matroserne T Fredriksen, B Larsen, I Pauli og I Halvorsen, fyrböderne <u>A Hansen</u>, <u>A Hansen</u>, E Kolberg, G Utterdal

<u>Lör 6.7</u> Har idag tatt ombord proviant Mandskabet i arbeide med opklaring og satt alt utstyr i livbåterne og flåterne på plats Vid pejling lens skibet overalt.

<u>Sön 7.7</u> Kl 14.15 avgikk fra Florö me d lots ~~[illegible]~~ ombord. Livbelter utlevert til alle man Kl 12 midnatt styrt etter lotsens anvisning.

24 7 efter lossning i ~~Landskrona~~ Limhamn låg Inger i docka vid Öresundsvarvet

---

<u>Sjöförklaring i Landskrona 15.8.40</u>

om grundkänningen den 8.6.40

<u>Befh Wallin</u> anmält sig på anmodan av KK Wallin inte avgivit sjöförklaring tidigare på grund av att hela besättningen utom befh & chiefen lämnat Inger i Florö efter att ha nekat kvarstanna längre.

Inga andra än befhoch Ciefen Frithiof Sundström från grundstötningstillfället kunnat påträffas.

<u>Kapten Wallin under resan ifråga nödgats påmönstra inte mindre än 4 olika besättningar, då besättningsmännen på grund av torped- och minfaran upprepade gånger nekat att vidare medfölja fartyget</u>, Vid ankomsten till Florö avsänt rapport om sjöolycka till KK och , i händelse den ej kommit fram under rådande förhållanden, insänt ytterligare en rapport från Hälsingborg

Forts

INGER 25.4.40

Befh Wallin: I farleden tvärs och norr om Terningen fyr 8.6 hade tyskarna hållit på med att svepa ett norskt minfält.Han hade först tänkt ta kursen närmare Hevnskjelöy, men både lotsen och den tyske officeren avrått därifrån då det ansetts mera riskablet.Kursen istället tagits genom sundet mellan nämnda ö och Skogöy.Det var visserligen inte någon vanlig farled, men lotsen uppgivit att han tjänstgjort på mindre båtar som gått den vägen Sonja, som gick akter om Inger, hade varit lättare lastad och därför flutit över grundet.Någon läcka hade ej visat sig förrän efter ankringen.Enligt dykaren hade endast förpiken skadats,men sedna fartyget dockats i Landskrona 24.7 visat sig att bottenskadorna varit betydligt större.Pumpne varit i olag. Den tyske officeren hade medföljt som kontrollofficer från Thamshavn till Florö och för att lämna upplysningar om de tyska minfälten längs kusten.

Besiktningsinstrument

24.7.40 i docka vid Öresundsvarvet ff

SKADOR FRÅN FLYGANFALLET

Bordläggningen STB: 2 plåtar i H/I-stråken riktas och splitterbucklor i brädgångsplåtarna på för-& akterdäck isvetsas

Bryggdäck:En teakdörr förnyas

Däckshuset midskepps: Alla splittermärken i skotten utriktas och isvetsas

Salongshuset: 1 däcksplåt och 2 däcksbalkar förnyas delvis, 3 skottplåtar riktas, 2 båtdäcksstöttor riktas, 1 U-balk kapas, riktas och fastnitas åter, 1 gardinplåt riktas på tre ställen

Båtdäcket: 145 löpmeter däcksplankor förnyas, barriären riktas, en ny däverssko, nytt proviantskåp av furu, 2 livbåtar och en jolle repareras, nytt träkapell till jollen, 4 nya block & 6 manillalöpare till livbåtarna, 2 luftrörshuvar förnyas, övriga huvar repareras, 1 plåt i skortsen förnyas, 13 löpmeter solsegelåsar förnyas, 2½ meter spygattrör förnyas, 2 hörnplåtar i däckshuset förnyas delvis och splittermärken i fotvinklarna igensvetsas o putsas

Kommandobryggan: Ny teakbarriär, 4 nya glas i skyddskurerna, ny teakdörr till radiohytten, ny livbältslår i teak, ny kikarlåda i teak, ett teakbord repareras med ny konsoll, ny ångvissla, talröret till maskin repareras, 7 nya ventilglas, fällbart vindskydd på förkant förnyas delvis

Poopen: 4 barriärspolar, 1 solsegelstötta riktas

El installation: Kontrollmätes, all skadad armatur iordningställes, generatorn ilandtages, torkas, lackeras och undersöks Instrumenttavla och trådlösa telefonen repareras

Riggen: Stående rigg samt skorstensstag undersöks för bombskador

Landgångstrappan: repareras

Forts

INGER 24.4.40

Inventarier: 2 speglar förnyas, 1 tvättställ förnyas, 1 soffa & 2 stolar repareras, 1 klädskåp repareras, nya glas & kupor till 7 fotogenlampor

Rep. kostnad 12810:- kr

GRUNDSTÖTNINGSSKADOR 8 Juni

Bottenskador: 6 kölplåtar förnyas
5 plåtar BB riktas, 1 förnyas, 21 bottenstockar & spant riktas på plats
6 plåtar STB i A-stråket förnyas, 2 riktas
1 pååt SYB i B-stråket förnyas, 4 riktas
plåt i C-stråket STB riktas liksom 1 plåt i F och 2 i H-stråket STB
60 bottenstockar & spant riktas STB
Ungefär 500 naglar i dubbelbotten och 200 i bordläggningen förnyas
Slingekölen kapas.

Rep av hrundstötningsskador 84445:- lr

SJÖVÄRDIGHETSCERIFIKAT 5.6.40

SÅAF:s representant i Trondheim ,Ragnwald Wislöff, dog 5.6 av hjärtslag och sjövärdighetsbesiktningen i Thamshavn av Inger & Sonja utfördes av J Johannesen vid Skibskontrollen i Trondheim och kapten R Wahlen som fann att bombskadorna "overalt viste sig å vare uten betydning for sö-dyktigheten."

Besättningskrångel mm

Telegram till Transmarin från hamnkapten Salomonsen,Florö 11.6.40

Inger captain Wallin beliggende Florö mannskapet nekter at gaa videre paa grunn krigsfare Baaten har berört grunnen Lekk forepeak Kan erholde sövärdighedtbevis efter midlertidig reparasjon Telegraferer.

Telegram t Transmarin 14.6 från AS TH Halvorsen,Bergen

Formoder konsulatet allerede mddelt dem den sörgelige hendelse med Sonja og at Inger ligger uten tilstrekkelig mannskap i Florö Telegrafer instruksjoner

Dito 16.6 40

Takker telegram Tyske marinemyndigheter gjör ytterste sikre fortsatt passaje skal holde dem vel underrettet

Telegram t Transmarin från befh i Florö 17.6

Inger prov rep färdig Sjövärdighetsbevis erhållet för hemresan och vidare Ie styrman övermaskinist steward kvar ombord em matros på sjukhus Ingendera medföljer vid försöken fortsätta resan

Transmarin till SKN 6.7.40

Till svar å Edert ärade av den 4 ds få vi meddela att den tyske officer som var ombord å Inger på resan Thamshavn-Florö ej hade med befälet ombord

INGER 25.4.40

ombord att skaffa, utan medföljde han endast såsom kontrollofficer samt för att lämna upplysningar om de tyska minfälten Högaktningsfullt AB Transmarin /Sven Redig.

Assurans

Transmarin sände 31.7.40 till SKN en räkning på 28474:44 för befh utlägg för hyror, kosthåll och krigsriskersättningar samt kolförbrukning mm SKN svarade 2.8.40 att Nämnden ämnade avvakta dispache från Kaj Pinaeus Först 22.4.42 var dispachen klar och översände en check på 30405:04 inklusive andel av lastens och fraktens bidrag till gemensamma kostnader.

I ersättningen ingick även kostnader för dröjsmålet i Florö beroende på att större delen av besättningen vägrat medfölja sydvart och avmönstrats för hemresa landvägen.

Egna noteringar Historik

Laståangare på 1564 brton byggd 1932 vid Öresundsvarvet i Landskrona av stål .L 78,8 B 12,3 Tillhörig red AB Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg Sjösatt 2.7.32 utan att få något namn eftersom hon byggts på spekulation. Levererades 3.12.32 som Inger till Transmarin (Konsul B Ingelsson). Open shelterdäckare, isförstärkt skrov, 2 stora rum, 4 luckor, 2 master, 6 bomm 6 ångwinschar. Triplemaskin på 710 ihkr av varvets fabrikat , 2 NOHAB-pann med överhettare och forcerat drag.Manskapset i poopen med mässar o tvätt-rum.Övriga midskepps. Inger visade sig så bra att rederiet 1933 beställde ett systerfartyg som lev. maj 1934 ,Torsa. -Transmarins tidigare ss Inger på 1707 brton byggd -29 i Hälsingborg gick under redan den 1.6.30 i tät tjocka 7' SW Beachy Head, rammad av italienska M/T Literno då hon var på resa Swansea-Sundsvall med kollast. Inger sjönk på 4 minuter ,träffad stäv-rättt vid förliga maskinskottet BB Endast 5 av de 20 ombv överlevde - 25.9.37 grundstötte Inger vid Västra Banken på resa Sundsvall-Gävle för lastkomplettering men kom flott sedan 95 stds virke lämpats överbord och kom in till Gävle, läck i tank 1 och förpiken - Den 2.11.40 gick 1e styrman John Sjölander,Hälsingborg, 32 år, överbord då en del av koks-lasten rasade i sjön sedan en stötta brustit.2e styrman och 2 matroser gick ochså med i raset men kunde räddas av en utsatt båt Ie styrman för-svann. Inger var då på resa Nordenham-Gävle med kollast.

Se 28.2.43 grundstött vid m/tpbåtanfall
Se 4.1.44 Bombad på Kiels redd

Juldagen 1942 på resa Oxelösund-Rotterdam med malmlast rände Inger på grund på Utgrunden i Södra Kalmarsund men flottogs annandag jul av Herakles sedan 300 ton lämpats i sjön. Inga nämnvärda bottenskador

INGER 25.4.40

På resa Antwerpen-Alexandria med 2740 ton styckegods blev Inger 19.7.47 till ankars i tät tjocka 4' från Dovers södra pir rammad av amerikanska Libertyfartyget Goerge Banchroft av Los Angeles som rev upp ett gapande hål i Ingres BB bog nära stäven men över vattenlinjen Inger kunde gå till Garvesend för prov reparation. - I januari 1955 såldes Inger till AB Baltic Lloyd Line Ltd i Helsingfors (Herbert Jahnonen) för 895000 kr och övertogs 16.1.55 i Hässingborg som ss Wanda av Helsinki , därmed lämnande den svenska handelsflottan.

SONJA 25.4.40

BOMBAD I THAMSHAVN, NORGE SAMTIDIGT SOM INGER - SEDAN MINSPRÄNGD 10.6 PÅ HEMVÄG TILLSAMMANS MED INGER

Rapport

(Inger & sonja låg kvarhållna av tyskarna i Thamshavn 9.4 - 6.6.40)

Utsatt för flyganfall tors 25.4.40 kl 05.50 liggande förtöjd långsides ss Inger tillhörig samma rederi c:a 250 meter från land utanför Thamshavns fabrikskaj. Rumslast av svavelkis.Djupg-F 16"11" - A 17'6". 22 ombv. Stilla, vackert väder.God sikt.Fartyget hade tydliga nationalitetsmärken på flera ställen på sidorna och en flagga målad på 2ans luckpresenning. Fått omfattande skador av bombträffar och splitter.

Tors 25.4 kl 05.50 flög 3 plan över Thamshavn och fällde ett antal bomber mot Sonja och Inger som låg sammanförtöjda för bunkring från Sonja till Inger.3 bomber träffade fartygen.En bomb träffade Sonjas signalstag midskeppsden andra 4ans lastbom, den tredje föll på Inger midskepps STB , men ingen av deombv skadades.Så fort planen flugit över beordrades besättningen till båtarna.STB båt sjösattes och största delen av besättningen gick iland med den för att söka skydd. Befh och 3 man gick i skeppsbåten. Då båtarna rodde mot land kom ett av planen tillbaka och besköt båtarna med maskingevär och fällde ytterligare 2 bomber. Bombskärvor funna ombord var märkta XD 12,37 . Sonjas lastbom vid lucka 4 sönderssprängts varvid splitter anställt omfattande skador på brädgångar, master, luckkarmar och akterdäck. Den bomb som exploderade mot signalstaget skadade skorstenen, luftrör, ångledningar och stora delar av fartyget ut- och invändigt midskepps. De bomber som kreverade vid sidan av fartyget förorsakade en del synliga skador.Huruvida skador uppstått under vattenlinjen har ännu ej konstaterats.På grund av det skedda har besättningen vägrat att stanna ombord.Myndigheter iland har sörjt på bästa sätt för besättningen och de ombordvarandes tillhörigheter som tagits iland.

Thamshavn 27.4.40

F Gustavsson

Befh

Sjöförklaring vid Trondheims Byrett 30.4.40

Svenske Konsuln Arvid Rannov närvarande.

R Wislöff för SÅAF.(Han dog 5.6 i en hjärtattack).

Befh Gustavsson: Han så ikke noen av flyene så nöie. Han tyckte han såg ringar på vingarna och inga märken på flygkroppen och tror därför att planen var Franska eller Engelska.((Se Inger sid 2)) Sonja har en flotte som står på telegrafhyttens tak.Den är målad i röda & vita diagonala fält. 24.4 anhållit hos tyskarna om tillstånd att få gå ut på fjorden för båda fartygen men nekats detta.Sonja var färdiglastad redan den 11.4 Befh anser fartyget sjödyktig for å fortsette reisen.

SONJA 25.4.40

1e styrman Berglund: Såg inte själv att planet sköt med maskingevär men hörde det karatäristiska ljudet. Kan ej säga något om planets nationalitet. Anser Sonja sjövärdig sedan ångledningen reparerats provisoriskt.

2e maskinisten Andersson: Det kom först 2 plan och fällde bomber, sedan ett ensamt plan när båtarna roddes in mot land. Detta plan störtdök mot båtarna och fällde 2 bomber som båda föll i vattnet. Varken hörde eller så om det blev skudt på båtane. Ingen annan skada i maskin än att ångledningen till ångvisslan, förstörts. (Dämpledningen til flöjten) Så ikke flyene så nöie at kankan si hvad nasjonalitet de hadde.

Lättmatros Silver: Under däck vid första anfallet Såg från livbåten en bomb explodera i sjön. Hörde och såg inte att det sköts mot libbåtarna Kan ej uttala sig om planens naxtionalitet.

Planen Engelska eller ev franska

I följebrev till protokollkopiorna till UD, Sthlm, skrev konsul Arvid Rannov, Trondheim den 4.5.40 bla:
I anslutning til vedlagte rapport og utskrifter anser jeg det riktig å nevne at tyske militaere mål i Trondheim med omnegn om morgonen den 15 Aprilca kl 05.40 og också senere var utsatt for angrep av engelske og franske fly. På forespörsel til de hervaerende tyske myndigheter er konsulatet blitt meddelt at ingen tysk fly var xxxxxx i luften på den tid bombardementet fandt sted. Som nevt i konsulatet brev av 25.4 har också ss Sonja og ss Inger sökt den tyske kommandantskap her om utreisetillatelse vilket imidlertid forelöbig ikke kan bli innvilget.

KK memorial 10 6 40

Se Ingers sjöförklaring = Inger 25. 4. 40

Crew List

Befh Frans Lage Gustavsson, Jonstorp, 26. 2.01
1e styrman Folke Henrik Berglund, Vänersborg, 29. 8.10
2e styrman Wilhelm Gottfrid Guldbrand, Göteborg, 18. 9.94
1e maskinist xxxxxxxxxxxxxxxxxx Gustav Algot Resfeldt, 16. 9. 94
2e maskinist Carl Andersson, Göteborg, 8.10.92
Steward Karl Wilhelm Johansson, 29.8.06
Kock Gustav Edvin Eliasson, 20. 2. 85
Mässuppassare Bertil Wilmar Andersson, 11. 6.23
Timmerman Oscar Björk Sjöholm, 20 9.82
Matros Karl August Petterson, 21.12.86
Matros Ture Evald Nilsson, 22.1.11

Forts

SONJA 25.4.40

Crew list forts

Lättmatros Karl Erik Harry Johansson, 27.8.17
Lättmatros John Torsten Silver, Tingsryd, 9.2.21
Jungman Karl Gösta Bremholz, 20.8.23
Jungman Ansgar Erik Hamberg, 3.2.15
Donkeyman James K Johansson, 12.2.82
Eldare Torsten Johannes Jacobsson, 7.6.14
Eldare Lennart Johan Blomström, 2.2.13
Eldare Hugo Thorwald Andersson, 1.3.94
Lämapre Axel Holger Hansson, 13.2.09
Maskinelev Sven Erik Johansson, 9.9.22

SKNEIII 176 Besiktning 5 juni i Thamshavn

Besiktningsman Johannes Johannesen i Trondheim besiktigade Sonja 5.6 i Thamshavn och fann skadorna på överbyggmaden utan betydelse för fartygets sjövärdighet.

Konsulatet i Trondheim redovisade i räkning över konsulatets utgifter 7.6.40 bl a 3 avmönstringar a 3:- kr från Sonja den 6 6 och 14 påmönstringar a 3:- kr den 7 juni 40.

Sonja minsprängd 10.6 på hemväg

För detaljer se Sonja 10.6.40 och även Inger 25.4.40

Assurans

SKN vol 195: Uppehållet i Thamshavn 9.4 - 6.6.40 för Sonja & Inger kostade rederiet 22446:55. SKN ersatt med 17912:82 den 12.4.41.

THEODOR 29.4.40

FAST PÅ GRIMSTADSFJORDEN 9.4 - BOMBAD AV ENGELSKT PLAN 29.4 och 2.6.

Journalutdrag

Mån 29.4.40 kl 09.20 då fartyget låg till ankars på Grimstadsfjorden sedan den 8 april anfölls fartyget at ett Engelskt bombplan som fällde tre bomber mot fartyget varav en föll i vattnet midskepps om STB, en i vattnet vid backen och den tredje i vattnet intill BB bog. Stor förödelse anställdes å fartygets inventarier,på bordläggning, däck och inredning. Trädäckslasten försköts c:a 1′ BB hän ,rumslasten av styckegods försköts och skador uppstod på däck som nu ej kan konstateras.Inget läckage vid rundpejling. Pejlat upprepade gångerunder dagens lopp. STB livbåt slagit läck.Inventarier i radiohytten skadade.

Sön 2.6 kl 09.20 på resa Bergen-Strömstad efter att fartyget frigivits av de tyska myndigheterna,fällde ett engelskt bombplan bomber mot fartyget på lat N 58 15,5′- long 0.6 O! I maskinrummet märktes en xxxxxx häftig skakning kl 09.20 och termometrarna och förvärmarna sprungo sönder och pannisoleringen föll delvis av.

Mån 3.6 Spolningen i buntlagret stoppar på grund av att olja tränger in i systemet.

Göteborg 22.8.40
Assar Hansson
Befh

1e styrman Svenssons rapport inför konsuln i Bergen 8.5.40

Mån 29.4 kl 09.10 iakttogs ett flygplan kretsa på låg höjd över landet söder om Grimstadsfjorden.Efter några minuter gjorde planet en sväng västerut fö att därpå vända och flyga in över fjorden.Planet passerade på NO kurs rakt över Theodor på några hundra meters höjd varvid aikttogs att det hade engelska naitionalitetsmärken.Efter några minuter återkom planet på ostlig kurs och strax innan det befann sig över Theodor,som låg med stäven i SO riktning med nationalitetsmärken å sidorna och däcket samt flagg tydligt synliga, fällde det 3 bomber varaven föll i vattnet om STB midskepps,en i vattnet vid backen och en i vattnet vid BB bog. I nästa sekund skakades fartyget av våldsamma explosioner och översköljdes av en väldig vattenkaskad. Kl var nu 09.20. En del av manskapet sprang genast till motorbåten för att bege sig iland. Undertecknad lät omedelbart pejla tankar och rännstenar meninget läckage förmärktes varför de som rott iland fingo order att åter komma ombord. Undersökning visade följande skador: Skador på bordläggningen, en del ventiler spräckta, standardkompassens upphängning sönderbräckt,instrumenttavlorna i radiohytten nerfallna och möjligen andra skador på radiostationen, däckslasten förskjutits c:a 1n fot BB hän, tvättställen i Stuerts hytt och i officerernas badrum spräckts,klosetten i kaptens badrum krossats,motorn till frysmaskinen vänts ettkvarts varv så att hållarna

THEODOR 29.4.40

brustit och kompressorn sprungit läck, läckage uppstått i trädäcken på såväl båt - som poopdäcket, en del lampor och armaturer krossats . Klockan och en el fläkt i salongen krossade ävensom glasoch porslin. Då STB livbåt sjösattes på e.m visade den sig vara läck. Det antages att rumslasten förskjutit sig och att skador uppstått på denna. Förligatopplanternan fallit i däck och krossats. Bergen 8.5.40

Assar Hansson

Sjöförklaring på konsulatet i Bergen 9.5.40

Befh Hansson läst upp journalutdraget. Fartyget var på resa Göteborg-Limerick med trä och styckegods och anlöpte Bergen för att påmönstra en 2e styrman. Ingen ombord skadats vid bombningen, Assuransen besiktigat på platsen. Befh var inte själv ombord vidtillfället 29.4

1e styrman Svensson och matros Toffer vidimerat.

Lättmatros Hansson: Det varvanliga bomber som fälldes, inte sjunkbomber.

(Bombningen saknas helt på KK. På KK finns endast sjöförklaring om tvångsuppehållet och nämns inget om bombningarna)

Crew List UD R-590

Befh Nils Assar Hansson, Kungsgatan 35,Malmö, 19.9.04 (Sedan 1938)
1e styrman Thure Sixten Svensson, Tostarp nr 3,Asarum, 26 år (15.6.39)
2e styrman A.J.Oldejde
Chief Anton Julius Kristian Paulsson, Malmö, 17.12.97
2e maskinist Karl Evert Filip Algbäck
Stuert H.G.Hedström
Kock Erik Georg Valdemar Vendt
Mässuppassare N.O.Olsson.
Matros W.Toffler,Tallinn
Matros Per Gustav Arnold Lindström
Matros J.M.Pazos
Lättmatros Gustaf Herry Hansson,Trollhättan, 21 år
Lättmatros J.B.Novelle
Jungman Per Mattsson
Jungman Olof Verner Gustafsson.
Donkeyman P.Constantines
Smörjare Eric Villgart Fahlström,Göteborg, 23.2.85
Eldare Johan Sixten Wattman
Eldare Erik Ragnvald Aronsson
Eldare S.N.Santos
Lämpare B.Veltman
Lämpare M.C.Munes

================

THEODOR 29.4.40

Besiktningsrapport Bergen 10.5.40

Då Theodor 8.4 anlöpte Bergen för att påmönstra ny 2e styrman beordrades hon av myndigheterna att ankra i Mathopen (Grimstadsfjorden) eftersom redd en var överfylld av fartyg som väntade på konvoj. Den 9.4 förbjödes hon att lämna Bergens område av tysk militär. den 29.4 låg ångaren ännu kvar då bombningen ägde rum. Fartyget inspekterades den 2.5 av haveriinspektör Trygve Kjerland,Bergen, på anmodan av Norsk Havaribureau i Bergen som representant för Heimdal.
Skador: ettpar bogplåtar intryckta om STB i vl, STB livbåt läck överallt, förliga topllanternan kastats akteröver och slagits i bitar, akter om brygg kompassen på styrhustaket fallit ner, båtdäcket skakat läck i nåten överallt på båda sidor, en ruta krossats i shelterhuset på bryggans STB sida, kylmaskinen obrukbar p.g av gasläckage, 2 radioinstrumenttavlor lossnat från skottet och fallit ner, sändarapparatyren av märket Telefunken sannolikt skadad, 4 st 12" ventilglas i salongshuset krossade,wc-stolen i salongs-WC:t krossats, vattenledningsrören där skadade, en vask knust hos befälet och en i stuertshytten, en Westinghouse el fläkt i kapteins lugar skadet, 4 lampekuper knust, div lampeglass til salong og officerslamper og elektriske bajonettparere knust, en stor del stentöi,dekketöi og glass knust.Avloppsröret till befälets badkar avslaget.
Glas & porslin som måste förnyas: 12 vinglas, 14 snapsglas, 24 vattenglas alla med rederiets märke inbränt, 14 set kaffekopper med rederiets märke inbränt,1 stort stekfat, 1 mjölkmugg, 9 flata tallrikar med rederimärket, 4 st porslinslampkupor med 14" diam, 6 st 20" lampglas, 6 st 60W el lampor med bajonettfattning, 11 st dito 30 W.

Besiktning vid Lindholmens varv 12.8.40

Ing Sten Haeger från SKN besiktigat 12.8.40 vid Lindholmens varv i Gtbg. Haeger konstaterade att den bomb som exploderade förut om STB tryckt in bordläggningenmitt för fördäck där båda luckorna med karmar fallit ned ett stycke.Vidare befanns förtankarna vara läck.: Läckage i naglarna på fördäck och bryggdäck. En mångdsplåtriktning nödvändig om STB liksom riktning av 18 spant i förrummet STB. Arbeten med tanktak,fördäcket med brädgång, luckkarmar och däcksbalkar, drivning av båtdäck och övre bryggan, reparation av STB båt, 18 nya glas till ljusventler , delvis förnyelse av länsrör, pejlrör,spolrör och sugrör i maskin.Reparation av frysmaskinen på Bryggan, rep av luftförvärmaren, ny pannisloering, rep av el ledningar ny garnering i förrummet etc Bara järnarbetena gick på 38450 kr.
Theodor kom till Lindholmen 12.8 och avgick 25.8.40
Reparationen gick på 64.703 kr.

Assurans

SKN 29.7.41 ersatt 47.566:79 eft lösen av dispache med 3000:- 20.5.41
Rederiets generalräkning slutat på 68808:89 den 7.2.41.

THEODOR 29.4.40

ETT HUDSONPLAN UR GROUP 18

Coastal Commands War Record förmäler att Theodor 29.4.40 bombades av ett 2-motorigt Hudsonplan ur squadron 233, Group No 18 som rapporterade fartyget skadat.

Tvångsuppehållet KK vol 158

Journal

Lör 6.4.40 kl 03.30 avgått Göteborg destinerad till Limerick, Irland med last av 1700 ton styckegods. På däck 400 stds trä till 4 meters höjd För & akter. Djupg F. 15′ 8′′ A. 17′6′′ 22 ombv.

Mån 8.4 kl 17.20 ankrat på Grimstadsfjorden vid Bergen eftersom redden i Bergen var överfylld av fartyg som väntade på konvoj.

Tis 9.4 kl05 motorbåt kommit långsides och förbjudit fartyget att fortsätta resan enär farvattnen minerats. Avsänt telegram till rederiet på fm.

Lör 13.4 Undersökts av tyskt krigsfartyg vars befh medtagit manifestet och skeppsdagboken. Fartyget förbjudots lämna sin ankarplats, Ingen fårgå iland.

Sön 14.4 Av befhpå en tysk torpedbåt ånyo förbjudits lämna ankarplatsen och ingen får gå iland

Ons 24.4kl 19 och 22 kom meddelande på rundradion till befh:" Om ni anser lämpligt fortsätt resan. Meddela om möjligt position. Rederiet."

Tors 25.4 Svenska konsulatet i Bergen inlämnat protest till de Tyska myndigheterna i anledning av att svenska fartyg kvarhållas i Bergen.

Mån 29.4 Befhinlämnatprotest genom konsulatet till detyska myndigheterna mot sättet att kvarhålla fartyget som är desinerat till ett neutralt land.(Irland)

Mån 6.5 Kl 10 f.m tyskt patrullfartyg beordrat fartyget att omedelbart gå in till Bergen. Ingen lots att få. Följt efter patrullbåten till Stangen där en lotsbåt övertog ledningen. Sedan Gravdalsnes passerats lämnade lotsbåten utan att ge vidareorder. Fortsattmot Bergens redd och ankrat där kl 13.50 med STB + 75 famnar. Kommit i draggning kort därpå. Slagit stand by i maskin och hivat upp ankaret varvid det visade sig att kättingen brustit mellan 30 och 45-famnarschacklarna. Fartyget bragtes åter i läge och ankrade 14.35 med BB + 75 famnar. (Detta utdrag SKN EIII)

Tors 9.5 kl 12 kom tyska officerera ombord och beordrade fartyget att gå in till bunkringskajen kl 16 och att kl 21 avgå till Stavanger. Befh nekade och imlämnade gem konsulatet protest mot tyskarnas sätt att disponera fartyget. Befh anhållit få telegrafera till rederiet vilket nekades.

Fre 10.5kl 11.25 kom tysk militär ombord och besatte farygeт. Befh fick en skrivelse att fartyget var beslagtaget och besättningen beordrades av tyskarna att packa sina tillhörigheter och lämna fartyget inom en timme.

THEODOR 29.4.40

Konsuln ordnat inkvartering på hotell åt besättningen.

Lör 11.5 Befh ånyo inlämnat protest meot beslagtagandet av ett neutralt fartyg på resa till annat neutralt land.Begäran att få telegrafera till rederiet avslagits.

Tis 14.5Befhpå f.m. besökt den Tyske kommendanten varvid denne antydde att ett misstag möjligen begåtts med avseende på fartygets beslagtagning varför han lovade undersöka och lämna besked 15.5

Ons 15.5 Vid besök hos Hamnkommendanten lovade denne att frigiva fartyget på eftermiddagen eller nästa dag.

Tors 16.5 Kl 11 f.m erhållit följande skrivelse från kommendanten:

Bergen 16 Mai 1940

AUSWEISS

Der Inhaber dieses Ausweis, der Kapitän des Schwed.Dampfers Theodor, Assar Hansson, erhält die erlaubnis mit seiner Besatzung wieder anbord zu gehen und das kommando über sein Schiff zu übernehmen. ~~Die Prisenbesatz ung~~ Die Prisenbesatzung verlässt das Schiff und meldet sich bei der Prisenkommandokompani zurück.

Signatur
Leiter der Hafenüberwachungsstelle

Stämpel

Fick tillåtelse att med tyskarnas förmedling avsända följande telegram till rederiet: "Telegrafera avseglingsorder till svensk hamn via tysk kontrollhamn eller bli liggande här = Hansson."

Återvänt ombord kl 12. Prismanskapet gått iland.På e.m. kom en tysk officer ombord som,mot återlämnande av föregående Ausweiss,överlämnade följande :

BESCHEINIGUNG

Admiral der Norwegischen Westküste. Bergen 16 Mai 1940

Dem Kapitän des Schwedischen Dampfers Theodor wird auf verlangen bescheiningt das Schiff und Besatzung freigegeben sind und unter Deutschen Schutz und nach Kursanweisungen von Deutscher Seite aus dem Kriegsgebiet in die Ostsee entlassen sind.

Für den Admiral der Norwegischen Westküste
Der Chef des Stabes
signatur

Lör 18.5 Telegraferat till Rederiet :" Omöjligt fortsättaresan.Telegrafera avgångsorder svensk hamn eller order lossa här."

Ons 22.5 Enligt telefonmeddelande från UD i Stockholm till konsulatet i Bergen skall Theodor avgå till svensk hamn så snart telegrafisk order härom ingått från rederiet.

Ons 29.5 Erhållit telegram från rederiet att gå till närmaste svenska hamn Erhållit tillstånd av kommendanten att avgå den 30.5 kl 20.

THEODOR 29.4.40

Tors 30.5 kl 20.45 avgått från Bergen med tysk vakt ombord samt minlots, destinerad till Strömstad.

Sön 2.6 kl 09.20 vind NW 3 klart ett engelskt bombplan fällt bomber mot fartyget på N. 58 15,5′ - O. 6 0′. Befh och lots på bryggan. Utkik på backen. Fartyget skakat kraftigt så att vissa skador uppstått i maskin-och eldrum.

Mån 3.6 kl 17.30 ankrat utanför Strömstad.

Göteborg 8.8.40
Assar Hansson
Befh

Maskindagboken

Sön 2.6 kl 09.20 förmärktes en häftig skakning i skrovet.Termometrarna å förvärmaren sprungo sönder och en del av isoleringen å pannorna föll utav.

Mån 3.6 Spolningen i buntlagret stoppar,beroende på att olja tränger in i systemet.

Gåtfullt uppehåll i Strömstad SKN EVII 179

Theodor ankrade utanför Strömstad 6.6.40 menkom till Göteborg först den 23.7 och lossade där hela sin last för Irland 29.7- 10.8 varefter hon låg vid Lindholmen för reparation 12.8- 25.8 . En förklaring till uppehållet 6.6-23.7 kan vara ett rederiet under denna tid förgäves försökte få tyskt tillstånd för fartyget att fortsätta sin resa till Limerick.Att rederiet försökt framgår av ett brev daterat 18.7 och ställt till en lastägare. Ev kan även maskinskada efter bombningen ha spelat in. Bl.a sakkade hela den nyreparerade el. anläggningen ombord sönder.

Sjöförklaring i Göteborg mån 12.8.40

Sakkunniga lotskapten K.P.Kullander & kapten Per Västgerd
Redaren Mauritz Jonasson infunnit sig.
Jur kand Bengt Skånsberg för lastägaren Hällfors Bruks AB

Befh Hansson: Den motorbåt som den 9.4 kommit lämngisdes var norsk och lydde antagligen under Bergens hmnkontor . Skeppsdagbokem återlämnats av tyskarna den 29.5. Det telegram som befh sände 9.4 inte kommit fram. till rederiet.

1e styrman, Fullt övertygad att det var ett engelskt plan spm bombat 2.6
Chiefenvitsordat.

Assurans SKNEII disp

P.G.Hasselrot utfördade 20.5.41 dispache i sthlm .
Lindholmens reparation av bombskadorna kostat 64203:- inkl bottenmålning.
SKN 21.6.41 betalat 47566:99

==========

THEODOR 29.4.40

LASTEN

Genom det långa uppehållet först i Norge och sedan i Strömstad /Gtbg ända till den 29.7.40 då lossningen började fukt,rost och mögelskadades last oc emballage,eftersom rummen endast vädrats genom luftrören vilket i föreinin med stora temperaturväxlingar orsakade svettning i lastrummen. Vid bombexplosionen några meter från STB-sidan mitt för lucka 2 den 29.4 ms blev naglar skräckta i bordläggningen så att 102 rullar papper i botten av rumm fuktskadades och 10 st fick skador då plåtar trycktes in. Stora mängder lådbräder blivit mögliga och fått bläränder. i Boxarna stuvad last skadats av koldamm.

Dyrt för SKN last

SKN betalat sammanlagt 465.934:12 till lastägaraa för återköp av last samt lagerhyror,lossningskostnader tec. En del virke såldes på börsauktion i Göteborg i aug. 1940. Provenyer totalt 23.108:88.

Last till Limerick

75 rullar /75 balar papper	41.930 kg
12 lådor fotogenkök	399 kg
6 lådor separatorer	754 kg
170 lådor glas från Rosdala Glasbruk	17.481 kg
56 lådor tvättklämmor	1400 kg
100 buntar tvättbreäden	1200 kg
214.187 stds lådbräder i 32080 buntar	
27.025 stds plankor	214.187 stds.

Last till Cork.

1048 rullar & 411 balar papper	415.645 kg
300 balar träull	15240 kg
93 balar wellpapp	18415 kg
17 fat träsprit	6727 kg
42 balar Masonite	7214 kg
190 buntar Treetexplattor	19.940 kg
67 lådor yxor	1971 kg
1 låda separatorer	125 kg
40 lådor fotogenkök	1375 kg
6 fat smörfärg	1291 kg
22 lådor tvättklämmor	1020 kg
2 lådor rockhämgare	110 kg
2 lådor råttfällor	320 kg
64 lådor & 34 kartonger rullgardsinkäppar	3289 kg
24 buntar tvättbräden	324 kg
26480 buntar lådbräder	102.071 stds

======

THEODOR 29.4.40

Konsulatsutgifter

Vicekonsulatet i Haugesund lagt ut 42 kr till Haugesunds Sjömannhjem för kost & logi för 8 man från Theodor 18-19.9.40

Konsulatet i Kristiansand 20.5.40 aviserat beskickningen i Oslo att 8 man från Theodor och 6 man från Vera samt 5 från Mercurius sänts hem med tåg via Kristiansand-Oslo

Konsulatet i Bergen lagt ut 4804:80 för proviant, logi på hotell Hospitset och Bristol ,kontanter till manskapet,mönstringar etc

Konsulatet i Oslo betalat 552:78 för tågresa Oslo-Hälsingborg för 7 man från Theodor, med mat & hotell i Oslo för 8 man etc.

Historik Eget

Lastångare på 1933 brton byggd 1919 i Papendrecht.
L.82 B. 12 Tillhörig Mauritz Jonasson i Råå. Se historik på Havsbris 12.9.43 (kollision). Havsbris blev 24.6.44 även lätt bombskadad i Bremen.

HAGA 1.5.40

SVÅRT SKÅLLAD ELDARE LÄMNATS KVAR OMBORD SEDAN HAGA MINSPRÄNGTS I SKAGERACK. ÅNGAREN SJÖNK INOM 5 MINUTER MED 3 AV FRIVAKTEN SOM DÖDATS I SINA KOJER AKTERUT. DEN BRÄNDE ELDARE RÄDDAD EFTER 15 MINUTER I VATTNET.

HAGA . . 1.5.40

Rapport:

Avgick Methil 5.4.40 destinerad till Hälsingborg. Rumslast 1785 ton kol
C:a 300 ton av denna last beslagtogs av Norska Staten 14.4.40
Djupg F.16′-A.16′8″ 17 ombv
Minsprängd 1.5.40 kl.10.25 f.m. lat N 57 30′- Long.0 4 55′. Vind Ost 7,hög sjö. Ie styrmans vakt. Utkik på bryggan. 3 man döade vid explosionen,en man i livbåten.4 man lätt skadade. Minan träffade akter där bordläggningen revs upp och skottet sprängdes mellan akterrum och akterpik. Alla skeppspapper förlorade.

Befh rapport

Avgått Methil 5.4 Last 1785 ton kol.
9.4 på f.m. utanför Sognefjorden i Norska skärgården blivit underrättad a krigshändelser i Norge omöjliggjorde resans fortsättande.Därför ankrat i skärgården. Den 14.4 meddelade polismästaren i Sogn att fartyg och last var beslagtaget och beordrade fartyget in i Sognefjorden. Den 18.4 började på Norska Överkommandots order lasten lossas i Lärdal. Den 21.4 beordrats att skifta från Lärdal. Gått till Höyanger och ankrat där. Den 23.4 beordrats skifta till Balstrand, Den 28.4 I balstrand frigavs Fartyget av av Marinkommandot. Avgått 29.4 kl 04 mot Häslingborg med last av c:a 1400 ton kol. Resan fortsatt utan att något anmärkningsvärt inträffat till den 1.5 kl.08 då kursen ändrades till rv Ost. Fartyget befann sig då i västra änden av den led i det engelska minfältet som går till Ramskär på Svenska västkusten. Meningen var att gå fram till linjen som avgränsar det tyska minfältet i Skagerack och där försöka få minlots av tyska marinfartyg. Fartygets position hade meddelst observationer noggrant bestämts till kl 08.Omkring kl.10.25 inträffade en explosion akterut.Ögonblicket innan hade en man på däck midskepps observerat ett svartmålat koniskt föremål i vattnet c:a 5 meter från fartygets STB-sida. Han skyndade upp till Ie styrman på bryggan för att rapportera men explosionen inträffade omedelbart därpå, och fartyget började sjunka med aktern före. Av frivaktens 4 man kom en , som legat i sin koj akterut, midskepps och rapporterade at hytterna akterut totalförstörts och att han vid uppvaknandet fann sin koj hängande över ett stort hål i durken genom vilket han kunde se sjön. Han ropade på sina kamrater men fick inget svar och kunde inte heller se någo av deras kojer. Genom ett hål i skottet till poopen tog ahn sig ut på akterdäck. Livbåtarna sjösattes omedelbart efter explosionen med 8 man i STB båt och 9 man i BB . Befh och eldare Sörensson kom till båtdäck när båtarna redan var i sjön . I den grova sjön kunde båtarna inte borda fartyget,varför båda måste hoppa överbord. Befh drogs genast upp i STB båt, men eldaren kunde inte omedelbart nås eftersom han hoppat i sjön

HAGA 1.5.40

längre ifrån livbåten.STB-båten hade av suget från det sjunkande fartyget dragits nära detta och kunde endast med största svårighet hållas ifrån det. C:a 5 minuter efter explosionen sjönk Haga med aktern före. Efter c:a 15 minuter kunde Sörensson bärgas. Sörensson hade dessförinnan själv tagit sig upp i lillbåten som flutit iväg då fartyget sjönk och drivit mot honom. Han var medvetslös då han upptogs i STB båt.Han ikläddes torr ylletröja och rullades in i torra filtar men det var nästan omöjligt att få honom att svälja något whisky. Hans tillstånd försämrades ytterligare och senare på kvällen dog han utan att ha återfått medvetandet. Troligast hade han erhållit invärtes skador då han hoppade i från det sjunkande fartyget. Följande dag sänktes liket i havet. Efter 47 timmars vistelse i livbåtarna i mycket hårt väder upptogs de överlevande av en tysk ubåt,vars besättning på ett enastående tillmötesgående och självuppoffrande sätt omhändertog de skeppsbrutna, och följande dag landsatte dessa i en tysk Nordsjöhamn. Samtliga papper och dagböcker gingo förlorade vid förlisningen.

Bremen 8.5.40
Bernhard Öhrström
Befh

((Rapporten översänd till kungl.Sv.konsulatet i Bremen som dexxxxx sände den till Kungl. Maj:ts beskickning i Berlin f.v.b 11.5 till UD i Sthlm,vars byrådirektör Setterwall den 24.5 vidaresände en avskrift till KK)

(Hagas besättning kom till Hälsingborg på e.m. 10.5.40)

Sjöförklaring i Hälsingborg 17.5.40 kl.10

Lastägare: Anders Smith Stenkols AB i Stockholm
Befraktare: Hälsingborgs Bränslebolag
Fartyget assurerat i SKN - besättningen ass, i Fylgia,Sthlm.
Sakkunniga: Sjökapten N.Hammar & fartygsinspektör Victor Hansson.

Befh Öhrström: Blågula nationalitetsmärken varit målade vertikalt på bogar och låringar. Midskepps hade varit målat svensk flaggaaoch Haga--Sverige. - Den 1.5 kl 08 hade fartygets position och den då satta kursen varit sådan att befh beräknat att fartyget skulle komma mitt i minleden. Fartyget måste ha minsprängts eftersom skadorna blivit blivit relativt lindriga och därför att jungman Alfredsson strax innan explosionen sett ett svart kxxxxxxxxxx koniskt föremål i vattnet. - Vid avgången från Balstrand hade Marinkommandot därstädes givit nödiga instruktioner för utfarten ur Sognefjorden,men hade inte därutöver velat lämna några upplysningar för hemfärden till Hälsingborg. Till en början övervägt att gå inomskärs längs kusten men sedermera inte vågat ta denna väg då i såväl Norsk radio från Oslo som Svensk radio de tyska myndigheterna varnat härför. Då positionen bestämdes kl.08 1.5.

HAGA 1.5.40

ej sett land på ett dygn och 20 timmar.Astronomiska observationer hade emellertid företagits oavbrutet. Då möjligheterna härför varit särskilt goda vore han säker på att positionen blivit riktigt bestämd. Den besättningsman som funnit sig hängande m kojen över ett hål i durekn var jungma Arvid Nyberg. Nyberg hade vid uppvaknandet inte kunnat se sina kamraters kojer, och inte fått något svar då han ropat på dem. På sakkunnigas frågc svarade befh att fartygets 2 osurrade ~~flottarstått~~ flottar stått ,en på ett stativ som byggts över poopen, en på lucka I. Båda flottarna flöt på platsen när Haga sjunkit, men akterflotten hade skadats av explosionen och förflotten då fartyget sjönk. Livbåtarna varit utsvängda under resan. Varje flotte och livbåt varit försedd med en livboj. 4 livbojar fanns på övre bryggan, 2 på poopen. Livbälten varit utdelade till alla ombord. I livbältslåren på övre bryggan funnits ytterligare ett livbälte till varje man. Utkiken hade stått på bryggan beroende på hög sjö som spolat över backeb. Befh själv låg vid explosionen och sov i sin hytt på nedre bryggan.

Ie styrman Braun: Sikten under resan varit särskilt god. Upprepat vad bef tidigare sagt.

2e styrman Malm: Väckts i sin hytt av explosionen. Upprepat etc

Lättmatros Jönsson: Stod vid explosionen utkik på bryggans BB-sida.Hög sjö vid tillfället. Haft särskild order hålla utkik efter drivminor.

Cheefen Lindholm: Varit på väg upp ur maskin vid explosionen.

KK memorial 10.6.40

Orsak: Av allt att döma råkat in i något av de minfält som de krigförande stormakterna utlagt utanför Norges sydvästra kust.

Ex officio

Bo Bergström

SKN EVII vol 67 LASTEN

1788,15 ton antracitkol från Methil till Hälsingborgs Bränsle AB.
Lasten assurerad i Atlantica.
SKN 31.5.40 & 5.6.40 till lastmottagaren utbetalt 40717:86 och för frakten till Erik Bancks RederiAB 73633:30.

Brev till Atlantica 3.5.40 från H-b Bränsle AB

Genom And.Smiths Kolimport AB ,Sthlm, ha vi hos Eder försäkrat ovannämnda kollast.Konossementet är daterat 3.4 och såvitt vi kunnat utröna har fartyget avgått i konvoj,som enligt uppgift skulle ha upplösts i Bergen 9.4. Då nära en månad förflutit sedan dess,kan man befara att fartyget gått ~~xm~~ under och ha vi ej velat underlåta att meddela Eder detta.

vänd.

HAGA 1.5.40

Brev till Atlantica 7.5.40 från H-b Bränsle AB.

" Efter vad vi erfarit har rederiet redan varit i förbindelse med Kungl. UD och äro vi även av den uppfattningen att ångaren skulle ligga i Bergen eller någon annan Norsk hamn. Vidsamtal med redaren idag, att telegram under gårdagen avsänts till Bergen, men har ännu icke något svar ingått. Vi anse emellertid att SKN redan nu bör reglera försäkringen och utbetala försäkringsbeviset."

((Rederiet visste alltså ännu 7.5.40 inte att Haga förlist))

KK vol 69

CREW LIST

Befh Otto Bernhard Patrik Öhrström, Drottninggatan 163A,Hälsingborg
F.11.12.06 i Hälsingborg
Ie styrman Janne Braun, 30.5.88 i Väsby
2e styrman Tore Bernhard Malm, 28.3.98 i Norra Rörum
Chief Karl Ludvig Lindholm 19.11.81 i Asige
2e maskinist Georg Aldor Emanuel Hjärpe, 26.3.10 i Alfta
Matros Johan Lindström, 23.12.07 på Wormsö, Estland
† Lättmatros Tore Einar Wallstedt,Östra Mem,Västervik, 22.7.13 Stjärnarp
Lättmatros Jöns Adolf Reinhold Jönsson, 13.10.21 Svedala
Jungman Arvid Bertil Valentin Nyberg, 14.2.18 Tryserum
Jungman Karl Hjalmar Alfredsson, 29.7.08 i Bredared
Donkeyman Sverre Svendsen,26.12.96 i Lysaker,Norge
† Eldare Harry Yngve Donald Jacobsson, Ljungbacken,Hjärtum, 13.10.10 Hjär
† Eldare Anker Mathias Bye,Jernbanegaten 10,Rjukan,Norge,20.3.14 Rjukan
† Eldare Julius Sörensson, Gröndal 710, Oscarshamn, 14.8.88 Åspö
Lämpare Elis Gotthard Folke Andersson, 10.8.01 Regna
Stuert Knut Erik Lewi Blixt, 10.11.02 Hälsingborg
Kock Josef Gösta Hansson, 22.6.08 Göteborg
(Avmönstrat i Balstrand 27.4.40 :Matros Arne Henry Hansen)
Alla möntrat på i Göteborg 1-9.3.40

SKN EIII 173

EFFEKTER

Erik Bancks RedAB ,Hälsinborg, i brev till SKN 30.5.40

Vi be att få meddela att vi ännu icke erhållit någon förteckning från befh. Av de övriga räddade befinner sig estniske undersåten Matros Johan Lindström i Estland och är norske undersåten donkeyman Sverre Svendsen fortfarande kvarhållen i Tyskland. För defyra omkomna kunna vi givetvis ej insända någon förteckning. Vi be få meddela att vi ännu icke utbetalat något belopp till någon,vare sig befäl eller manskap."

HAGA 1.5.40

19.7.40 skrev rederiet till SKN att det utbetalat 11448:50 för effekte enligt avtal mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet, och närslöt två förteckningar från donkeyman xxxxxxxxxxoch matros Lindström -"men har deras kvitton ännu icke ingått."
Kvitto från Svendsen kom till rederiet 3.9.40 och sändes till SKN.
13.9.40 tackade rederiet SKN för 12033:50
Sverre Svendsens lista är skriven i Bremen 14.5.40 (693:-)
Johan Lindströms lista skriven i Tallinn 18.6.40 (745:-)
Befh lista omfattar kläder för 1844:- plus sextant 350:-, skrivmaskin 330:-, pas, väckarklocka mm
Chiefen satt upp "helt nya draperier för hytten 51:- ,fickur 60:- och en indikator 306:-
Ie styrman förlorat sextant 295:-, kikare 125:- guldkedja 60:- Klocka

---

UD HP80c 3513

Brev från Berlinbeskickningen till UD 6.5.40

"Konsulatet i Bremen har idag per telefon meddelat att enligt underrättelser från vederbörande sjömilitära myndighet i Wilhelmshaven, svenska ss Haga gått på en mina i Skagerack och förlist. Av besättn. hade 4 man drunknat under det att befh och 12 man räddats av etttyskt krigsfartyg och införts till Wilhelmshaven,där de nu vistades. Konsulatet hade sänt 2 tjänstemän till W-haven för att omhändertaga de överlevande,vilka beräknades kunna över Sassnitz resa till Sverige imorgon den 7.5. Marineintendantur i Wilhelmshaven hade givit anvisning att de skeppsbrutna skulle erhålla beklädnad ur Marinens förråd.
Fartygets befh var kaptenen Bernhard Öhrström. Fartygets redare har icke genom konsulatet kunnat underräatts om förlisningen. Konsulatet meddelade slutligen att kapten Öhrström uttryckligen framhållit den utmärkta behnadling som kommit de skeppsbrutna till del från de tyska myndigheternas sida.

Arvid Richert

Konsul C.Kellner:Bremen 6.5.40 till Berlin

Soeben habe Ich den Kapitän und dei Mannschaft der Haga hier ma Bahnhof empfangen und in Hotel" Stadt Köln" untergebracht.
Ich werde nun versuchen, morgen ein Visum für die Mannschaft su bekommen,damit sie so schnell wie möglich nach Schweden zurückkehrt.

Svenske marinattachén i Berlim 21.5.40 i skrivelse till OKW.

An das Kommando der Kriegsmarine
Attachégruppe

Am I Mai dieses Jahres ist der Schwedischen Dampfer Haga aus Hälsingborg in dem nähe von Ramskär an der Schwedischen Westküste unterge-

HAGA 1.5.40

gangen,wahrscheinlich infolge minensprengung. Laut späterer aussage des befehlshabers des Schiffes wurde die Besatzung, bis auf 4 ertrunkene, nach 47 Stunden aufenthalt im Rettungsboot auf ein Deutsches U-boot aufgenommen und in einem Deutschen Nordseehafen eingeführt. Der Schwedische Schiffsbefehlshaber breichtet, dass der befhl sowie die Besatzung des U-boots in einer ausserordentlich entgegenkommenden und auf-opfernden weise sich der Schiffbrüchigen angenommen haben. Ferner hat der Schwedische Konsul in Bremen den Schwedischen Behörden mitgeteilt,dass sowohl die Mannschaft als auch der Kapitän durch die aufnahme auf das Uboot und seitens der Marinebehörden in Wilhelmshaven auf das angenehmste berürt sind und dem Konsul ~~bestätigten~~ bestätigen ,dass sie ganz besonders freundlich und nett aufgenommen worden sind. Der freundschaftlichen und aufppfernden einsatz der Deutschen Marinebehörden bzw des Ubootkommandanten zugunsten der Schwedischen Schiffbrüchigen hat man nicht zum wenigsten in der Schwedischen Marine mit freude erfahren und Ich beehre mich,hierdurch gemäss auftrag von dem Oberbefehlshaber der Schwedischen Marine, Herrn Vizeadmiral vom Tamm, dem deutschen OKM seine dankbarkeit sowie die der Schwedischen Marine. für die ritteliche hilfsbereitschaft des Deutschen Uboots zu überbringen. Gleichzeitig stelle Ich ergebenst anheim, dass das oben gesagte durch die gültige vermittlung der Attachégruppe an die betreffenden stellen weitergeleitet werden möchte.

Berlin 21 Mai 1940
And Forshell (KK)
Fregattenkapitän

Egna noteringar

Förtigna detaljer

Vid explosionen som sprängde bort roder och propeller,började maskinen rusa och eldrummet fylldes av rusånga ur brustna rörledningar. Vakth. 2e maskinisten kunde stoppa maskinen innan han klättrade för livet upp till däck. Genom tunneln strömmade vatten in i maskinrummet. Eldare Sörensson blev ohyggligt skållad men tog sig upp till däck,bara för att finna att båtarna lämnat och att bara han och befh var kvar ombord. Båda måste hoppaöverbord. Uppgiften i befh rapport att Sörenson måste "fått inre skador" då han hoppade överbord kan ha dikterats av dåligt samvete över att ingen trots hans nödrop frågat efter Sörensson innan båtarna firades. Knappa 5 minuter efter explosionen sjönk Haga med aktern före i ett moln av rök och ånga. Klockan var 10.30 onsdag 1.5. -Först 09.30 fredag 3.5 kom räddningen för de skeppsbrutna i form av en tysk ubåt som drejade bi och tog upp alla 13. Landsatta i Wilhelmshaven söndag 5.5 kom de måndag 6.5 med tåg till Bremen där konsuln tog hand om dem. De var iförda tyska marinpersedlar och hemsändes över Sassnitz ~~till Helsingborg~~. Rederiet i Sölvesborg

HAGA 1.5.40

hade ännu torsdag e.m. 9.5 inte hört något om besättningens öde och UD var inkopplat, eftersom Hagas kapten i tysk radio berättat om sänkningen och att alla utom 4 räddats av en tysk ubåt.
Hagas chief, Carl Lindholm, H-b, gick ut igen som chief på ss Luna men måste gå iland i augusti 1941 av hälsoskäl och avled i nov 41,60 år gammal.

HISTORIK

Lastångaren på 1300 brton byggd 1918 vid Sölvesborgs varv av stål . L.74 B 11. Tillhörig Konsulinnan Therese Banck (f.Haderup) i Sölvesborg. som i maj 1935 efter makens död inträtt som huvudredare. Konsul Erik Banck, 57 år, samt sonen Otto Erik och dir. Oscar Widner,Malmö, dödades i Maj 1935 då deras bil krossades av ett tåg vid Hillerup på Själland då de var på hemresa från Hamburg. Skeppsredare Otto Banck, grundaren av familjerederiet, avled 1923 och sonen Erik övertog då rörelsen. -Haga var Sölvesborgs varvs första bygge och sjösättningen 5.2.18 var ett evenemang i staden.Hon fick inget namn vid sjösättningen.Byggandet hade påbörjats redan 1916. Levererades i sept 1918 till konsul Otto Banck. Back, brygga och poop, 2 stora lastrum med 4 luckor,hel dubbelbotten för wb, 2100 dw, 700 ihkr tripplemaskin. Ett systerfartyg blev färdigt 1921 men såldes till Mathias Hansen i Kristiansand. Bygge nr 3 blev Lister (Se 16.12.39) som var ett nödhjälpsarbete med lev. först 1928. På sin första resa fick Haga fel på ångstyrningen på Humber och påseglades just som ankarlanternorna tändes av ett okänt fartyg som strök förbi stäven. Skadorna blev av mindre omfattming. Kapten Otto B.Öhrströms far förde Haga de första åren. I dec.1937 låg Haga i tät tjocka till ankars på Schelde då en okänd ångare strök förbi och ramponerade hennes förstäv. En stund senare hördes nödrop i tjockan,en livbåt sattes ut och tog upp en man.Det okända fartyget hade sjunkit efter kollisionen .Det var den Jugoslaviska ss SRGJ på 3000 ton,byggd 1905, tillhörig Dubrovacka Paobrodska Plovioba i Dubrovnik, tidigare under Österrikisk-Ungersk flagg. De övriga 18 från Srgj kom i en livbåt ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ till ss Svangen och togs upp. - 3.12.39 gick Haga i samma konvoj som ss Ove Toft av Köpenhamn då denna minsprängdes på resa med kollast till Göteborg, och sjönk omedelbart, vid Englands ostkust. 6 man gick med i djupet, 6 man togs upp av Haga och 9 av ~~andra fartyg~~ ss Senta (se 12.6 42)Ove Toft var på 2135 brton byggd 1921. -Hagas befh var sista året Otto Bernhard Öhrström.

MONARK 4.5.40

PÅ RESA STAVANGER- HAMBURG MED TYSKT PRISMANSKAP OMBORD PREJATS OCH TORPEDERATS AV ENGELSK UBÅT - H.M.S.SEVERN - UTANFÖR NORSKA KUSTEN KL 05. LIVBÅTARNA ILAND VID LISTERS FYR 09.30.

MÖNARK 4.5.40

Rapport

Avgick Göteborg 5.4.40 desrinerad till Rouen med rumslast av c:a 2800 ton pappersmassa. Djupg F.19'4" - A.19'6". 22 ombv
Torpederad midskepps och sjönk 4.5.40 kl 05 på lat.N 57 57'-Long O 6 13'.
Vind SO2, gott väder.Tysk priskapten hade befälet. Utkik på bryggan. Torpederad av en engelsk ubåt. Ingen skadad. Se bifogade journalutdrag av vilke framgår att fartyget beslagtagits av Tyska myndigheter i Bergen och att detsamma vid sänkningen stod under befäl av tyskt prismanskap.

Stockhom 10.5.40

E.J Wikström
Befh

Journalutdrag

Fre 5.4.40 kl 11 förhalat från Skeppsbrokajens bojar i Göteborg till Flakets bojar nr 12 & 14 med assistans av hamnlost och 2 bogerbåtar. Kl.13 begynt intaga bunkers från pontonkran och pråmar. Då 75 ton bunkers intagits kl 15.15 avslutat bunkringen. Kl.19.15 avgått från Göteborg ass av hamnlots och bogserbåt. Svag vind. Klar luft. Kl.20.45 ankrat vid Vinga Sand, BB ankare på 45 famnar.Kl20.30 företagit livbåtsmanöver,alla närvarande. Midnatt 12 till ankars.
Lör. 6.4.06.15 hivat upp och fortsatt resan as. av svensk statslots.
m07.45 börjat gå i konvoj utanför Vinga fyr. Fortsatt under lots ledning i konvoj. Vind växlande O-1,temp.-1c Barometer 799.
6 -8.4. styrt varierande kurser under lots ledning.
Mån 8.4.08.20 ankrat på Bergens redd i avvaktan på konvojorder. .
Tis 9.4. till ankars å Bergens redd. Kl.02 stuckit kätting till 85 famnar, kl.02.10 erhållit order från land att släcka alla ljus ombord,utom ankarlanternorna. Kl.03 erhållit order från land att släcka även ankarlanternan. Kl.05.30 utländska krigsfartyg och flygplan ikommit på Bergens redd och börjat beskjuta militära anläggningar. Svängt ut livbåtarna och utdelat gasmasker till hela besättningen. Fått ombord 44 ton FW i akterpik 15.45 Tyska härmakten kommit ombord och erhållit uppgift på lasten och besättningen,samt beslagtagit samtliga sändarrör och startmotorn till radiostationen ombord. På order av Tyska härmakten kl.16.45 hivat upp och avgått från Bergens redd. 17.55.erhållit hamnlots. 18.15 ankrat å Puddefjorden , STB med 110 famnar, och förtöjt långsides ss Raimo och Ragnar. Kl.19 förtöjda. Kl.18-19 Engelska plan överflugit Bergen och fällt bomber mot de tyska krigsfartygen och blivit beskjutna av dessa. Kl.19 erhållit order att hålla hela fartyget mörklagt. Sjövakter hela dygnet. Växlande vind, barometer 773. De Tyska myndigheterna meddelat förbud för fartyget att avgå från Bergen förrän order härom lämnats av dem.

9-22 .4 kvarlegat i Bergen.

MONARK 4.5.40

Mån.22.4 till ankars, liggande förtöjda långs sidan av ss Raimo-Ragnar.
Kl 09 Tyska härmakten kommit ombord och avhämtat alla fartygets papper, skepps-maskin- och telegrafdagboken. Beslagtagit fartygets Mausergevär och 2 revolvrar med tillhörande ammunition. Två polacker i besättningen, matroserna Jasinski och Giertz, ilandförts av soldater på order av de Tyska myndigheterna. För övrigt dygnet förflutit lugnt.Laber,varierande vind.Skyad luft. Matros Blom och jungman Claesson vaktmän för natten.

23- 28.4 kvarlegat i Bergen.

Sön 28.4 till ankars, förtöjda långs sidan av ss Raimo-Ragnar. Dagen i helg. Kl 16.30 erhållit order av Tyska myndigheterna att vara klara att avgå från Bergen måndag 29.4 kl21.Växlande vindar. Vackert. Jungman Cleasson och lättmatros Andersson vaktmän för natten.

Mån 29.4.kl.15 hamnlots ombord.Förhalat till bunkerkaj på tysk order. Vid upphivning av STB ankare befanns detta ha fastnat i ss Raimo-Rag ars,ss Uranus och ss Mostuns ankare,då dessa fartyg en längre tid legat förtöjda sida vid sida och genom fartygens rundsvängningar,beroende på tidvattnet och växlande vindar alla fartygens ankarafastnat i varandra med flera rundtörnar i kättingarna. På gund av djupet på platsen, 60 famnar,kunde fartygets ankarspel inte lyfta upp mer än ett par famnar av de utstuckan 110 famnarna kätting. Av denna anledning måste fartygets STB ankarkätting frånshacklas vid 115 famnar och fick 115 famnar kätting och ankaret gå i sjön sedan en förtöjningswire schacklats fast i kättingen och denna förts över och fastsatts ombord i ss Raimo-Ragnar. - Kl17.20 förtöjda vid bunkerkajen. Bunkrat 17.30-18, intagit 30 ton bunkerkol.Djup F 18'2"- A.19'9". Kl.19.15 kom tyska marinmyndigheterna ombord med de förut beslagtagna sändarrören till radiostationen och kl 20.45 kom Tysk prisbesättning ombord, bestående av befh och 6 man, alla beväpnade och i uniform. Återfått fartygets papper,skepps- och maskindagbok. -Matros Blom, DonkeymanGrahn, lämpare Brusberg och maskinelev Bröjer gått iland utan tillstånd och sedan ej avhörts.
Kl 21 avgått från Bergen med prisbesättning ombord,assisterad av norsk statslots. Växlande vind 0-1,klar luft, +7, midnatt under lots ledning.

Tis 30.4 kl 9 ankrat på Stavangers yttre redd, BB med 60 famnar. Kl.21.30 blev Stavangers flygaerodrom beskjuten av allierade sjö- och luftstridskrafter.Under bombardemanget anmodades besättningen av tyskarna att söka skydd under däck. Prismanskapet kvar ombord. Besättningen utfört rengöringsarbeten och gått sjövakter resterande delen av dygnet.

Ons 1.5 till ankars å Stavangers yttre redd. Sjövakter. Tyska prisbesättn. kvar ombord. Besättningen utfört rengöringsarbeten. Dygnet förflutit lugnt. Växlande vind, vackert.

Tors 2.5 Dagen i helg. Dygnet förflutit lugnt. SO vind, vackert.

MONARK 4.5.40

Fre. 3.5. Till ankars å Stavangers yttre redd. Sjövakter. Tyska prisbesättningen kvar ombord. Erhållit tysk order att avgå kl.19.30. Tysk radiotelegrafist kommit ombord och övertagit fartygets radiostation. 19.30 hivat upp ankaret och avgått på Tyska myndigheters order. - Varierande kurser under pejlingar. Vinstilla. Temperatur + 22. Barometer 770. Klar luft. Av den tyske prisbefälhavaren erhållit order om vilka kurser som skall styras och att fartyget är destinerat till Hamburg. Kl.21.20 satt loggen = 00. Kl.21.45 stävad kurs S3/4 W ,dev.3° O, magn. kurs S 12° W, Missvisning -8°. Behållen rv kurs S 40° O. distans =8 Logg = 38 ~~Vind O-1 barometer~~ Midnatt: stävad kurs SOtS dev.3° O magn kurs S 33° O. Missvisn. -8°. Behållen rv kurs S 41° O . Dist = 8 Logg = 28 Vind O-1 barometer 770. Temperatur +15, klar luft.

Lör 4.5 Stävad kurs SOtS, rv kurs S 41° O ,distans = 43 Logg = 71 Vind SO2 barometer 770. Temperatur +8, klar luft.

03.45 siktat en ubåt något akter om BB vilken beordrade befh att stopp omedelbart och i båt infinna sig långs sidan av ubåten. Fartyget stoppades och befh (fel. 1e styrman), 2e styrman, övermaskinisten och 4 man av besättningen gick i STB livbåt över till ubåten. Denna befanns vara av Engelsk nationalitet, och sedan ubåtschefen gått igenom skeppspappren och inhämta av befh övriga uppgifter,meddelades att fartyget skulle sänkas och att de kvarvarande ombord inom 15 minuter måste lämna fartyget. Befh anmodade då ubåtschefen att genom morsesignaler meddela fartyget beslute enär tidsfristen var för kort för att med livbåten gå tillbaka till Monark. Ubåtschefen lät då avlossa varningsskott och morserade sitt sänkningsbeslut . Monarks Ie styrman mottog meddelandet och gick omedelbart tillsammans med kvarvarande besättning och det tyska prismanskape i BB livbåt som lämnade fartyget. Då livbåten kommit väl klar fartyget avlossade ubåten en torped som kl.05 träffade Monark om BB mitt emella maskinrummet och förkanten av lastrum nr 3.Därefter gick ubåten upp långsides BB livbåt och beordrade denne att komma in till sidan,varefter 5 man av den tyska prisbesättningen togs tillfånga och fördes ner i ubåten,som därefter gick ner i uläge. Båda livbåtarna låg kvar pl platsen och bevittnade kl.05015 att Monark sjönk med aktern före och stark BB slagsida på lat N 57 57'- Long. O 6 13'. ((C:a 300 meter djup)) Båtarna satte sedan kurs mot kusten och kom kl.09.30 in till Listers fyr där tysk militär tog hand om besättningen och 3 tyskar samt tog livbåtarna i förvar.

Stockholm 11.5.40
E.J.Wikström
Befh

MONARK 4.5.40

Crewlist

Två Polska besättningsmän bortförts av tysk militär i Bergen 22.4

4 man rymt från fartyget inför den förestående resan till Hamburg den 29.4.40, nämligen Matros Blom, donkeyman Karl Holger.Grahn,född 21.8.17, lämpare Brusberg.och maskinelev Bröjer.

Ombordvarande vid torpederingen:

Befh Ernst Jonathan Wikström, Ursviken, 9.5.04
Ie styrman Leo Gustaf Wahlner, Ovansundet, 8.6.98 (Se Emily 9.4.43)
2e styrman Ivar Nikolaus Bromberg, Stockholm, 27.3.90
Telegrafist E Baecklund, Stockholm, 18.4.15
Chief Karl Alfred Ranheim, Stockholm, 24.11.95
2e maskinist Erik Helmer Westim, Stockholm, 24.6.09
3e maskinist Gunnar Söderberg, Göteborg, 31.5.19
Stuert Ernst Ivar Forsberg, Sundsvall, 15.3.88
Ie kock K.Thuresson, Fjellbacka, 4.7.20
2e kock A.Tydén, Mönsterås, 12.5.13
Salongsuppassare Alfons B.Savinski, Zoppot, Danzig, 24.4.11
Mässuppassare G.Karlsson, Borgholm, 13.3.22
Matros Herman Gunnar Emanuel Andrsson, Sthlm, 19.10.14
Lättmatros L.Andersson, Trelleborg, 8.2.21
Lättmatros E.Olsson, Brattön, 25.10.18
Jungman G.Claeson, Göteborg, 24.4.18
Smörjare F.Saavedra, Spanien, 15.10.02
Eldare E.Tönneson, Trollhättan, 12.6.12
Eldare K.Petterson, Stockholm, 6.9.16
Eldare J.Johansson, Sjövik, 19.4.19
Eldare A,Antonia,Italien, 24.10.05
Lämpare E.Höglund, Hudiksvall, 24.10.05

Sjöförklaring i Stockholm 16.5.40 kl.11

Kaskoassurerad i Mälaren och SKN.
Besättningens effekter ass, i Mälaren.
Sakkunniga: Sjökaptenerna Anders Edgren och Ernst Perno:Inga frågor.
Jur.kand Lars Waldenström för SKN.

Befh Wikström: Befh inte varit med i livbåten som rott över till ubåten. Monark hade den 4.5 hållit något utanför Jaederens rev med kurs på Thyboröns fyr på Jyllands västkust. Torpederingen ägt rum c:a 25′WSW Lsiter fyr. Den tyske befh för priskommandot hade fått besked att tyska bomplan skulle möta Monark i dagningen 4.5 för eskort av fartyget, emn palnen blivit fördröjda och kommit en timme senare än beräknat och

MONARK 4.5.40

under tiden dök den engelska ubåten upp och prejade fartyget. Den engelsk ubåtschefen sannolikt låtit torpedera Monark enär han antagit att det annars skulle sänkas av tysk flyg eller tas omhand av en annan tysk prisbesättning. Sv.Konsuln i Kristiansand tagit hand om besättningen och sänt hem dem via Oslo. Anledningen till att fartyget inte bunkrat fullt i Göteborg var den att befh tänkt komplettera i skotsk hamn.

Ie och 2e styrmännen,Chiefen och matros Herman Andersson vitsordat.

KK Memorial 6.6.40

Torpederat av engelsk ubåt då det med tysk prisbesättning var på m resa Stavanger-Hamburg . E xofficio

Bo Bergström

SKN EIII vol 173

P.M.

Angående samtal med befh på den av engelsmännen torpederade Monark.

Då Monark den 29 April lämnade Bergen hade 16 svenska fartyg befunnit sig i hamnen, därblnad de icke tidigare omrapporterade Bernicia,Värmdö och Theodor, de båda sistnämnda i Grimsöfjord nära Bergen. Allt hade varit väl ombord, även om det började bli lite knappt med maten. Allt radiomaterial hade av tyskarna tagits från de i Bergens hamn liggande fartygen Monark hade avgått från Bergen med tyskt prismanskap ombord. Några utsikt för neutrala fartyg att lämna norskt vatten utan tyskt tillstånd vore, enligt kaptenens uppfattning, synnerligen små, enär en mycket effektiv flygpatrullering längs kusten ägde rum. Stockholm 9.5 40

Överlämnas från UD till SKN för kännedom
Sthlm 10.5.40

SKN EVII 66 LASTEN

Massalasten, 14.618 balar, till olika Franska firmor med lossning i Rouen, var assurerad i olika bolag för 1.122.594:- kr

SKN fram till 29.12.41 utbetalat 1.029.577:46

Det fanns ytterligare ett parti om 600 balar i lasten som ej täcktes av SKN, varför hela lasten uppgick till 15218 balar om 2734 ton. Merparten var torr kemisk massa, övrigt sulfitmassa,cellulosa och 630 balar silk pulp. Avlaster till de franska firmorna var Stora Kopparbergs Bergslags AB i Falun,Sulfit AB Ljusnan i Söderhamn, Ulriksfors SulfitAB, Stockholm, Öhrvikens AB,Köpmanholmen,AB Robertsfors stockholm,Mo& Domsjö AB, Sthlm, Fors AB,Köpmansholmen, Haglund och Delhi AB ,Stockholm och Jens Bay A/S, Oslo.

MONARK 4.5.40

Effekter:

RedAB Monark 22.1 42 till SKN:
Meddelat att rederiet utbetalat klädesersättningar i enlighet med gällande avtal till besättningen, utan att infordra några specificerade förteckningar över vad varje man förlorat. "Så vitt vikunna se och förstå föreskriver icke avtalet någon sådan förteckning.Att nu,så pass långt efteråt, försöka införskaffa sådana förteckningar låter sig knappast göras då besättningen är skingrad."

SKN till Red AB Monark 23.1.42 översänt kvittoformulär å 13491:50 inkl 554:- för instrument: "Vi hava godkänt de ingivna räkningarna å instrument med undantag av övermaskinist Ranheims glasögon 28:- och tandgarnityr 50:- "...... Rederiet utbetlat totalt 14469:50
SKN bantat ner eldarnas 450:- till 337:50

SKN vol 183

Mer pengar

Rederiet fick 10.9.40 från SKN 15000:- för tvångsuppehållet i Norsk hamn och den 17.9.40 ytterligare 3509:- i slutlikvid för hyror,krigsrisk, kost, hamnavgifter, övertid, ~~konsul~~, kol mm

---

Egma noteringar

Sänkt av H.M.S. Severn

Walter Hubatsch "Weserübung" (Göttingen 1960) sid 120 uppger att Monark sänktes av brittiska ubåten Severn. (Byggd 1934, 1850 depl.ton)
Monark låg på Bergens redd den historiska morgonen den 9.4.40 då staden kl.04 väcktes av våldsam ~~ed~~ eldgivning från kustbatterierna på Kvarven och Hellen då stora tyska flottstyrkor bl.a kryssarna Königsberg och Köln med flygunderstöd forcerade in mot hamnen. Kustförsvaret tystades snabbt genom precisionsbombning och överrumplande anfall från landsidan.Samtidigt som den tyska styrkan löpte in i Byfjörden visade sig tyska soldater med vita flaggor på bajonetterna på Bergens gator. Telefon -och posthus besattes och avskars från all kontakt med omvärlden. Kl.05 ockuperades den redan utrymda flottbasen Marineholmen och Bergen var plötsligt ockuperad stad under tysk flagg. Samtidigt togs Kristiansand av en jagarflottilj som löpt in under Fransk flagg och inte hissade hakkorsflaggan förrän den börjat landsätta trupper. Följande morgon ons 10.4 bombades Bergen av emgelskt flyg varvid ett ammunitionsfartyg flög i luften vid Norkse Amerikalinjens kaj och kryssaren ~~Kölnxkantradexvidxkajenx~~ Königsberg sänktes vid kajen. Oljehamnen på Florvåg övertändes och brann i flera dygn. Monark kvarhölls med soldatvakt på kajen till måndag den 22.4 då en patrull genomsökte

MONARK 4.5.40

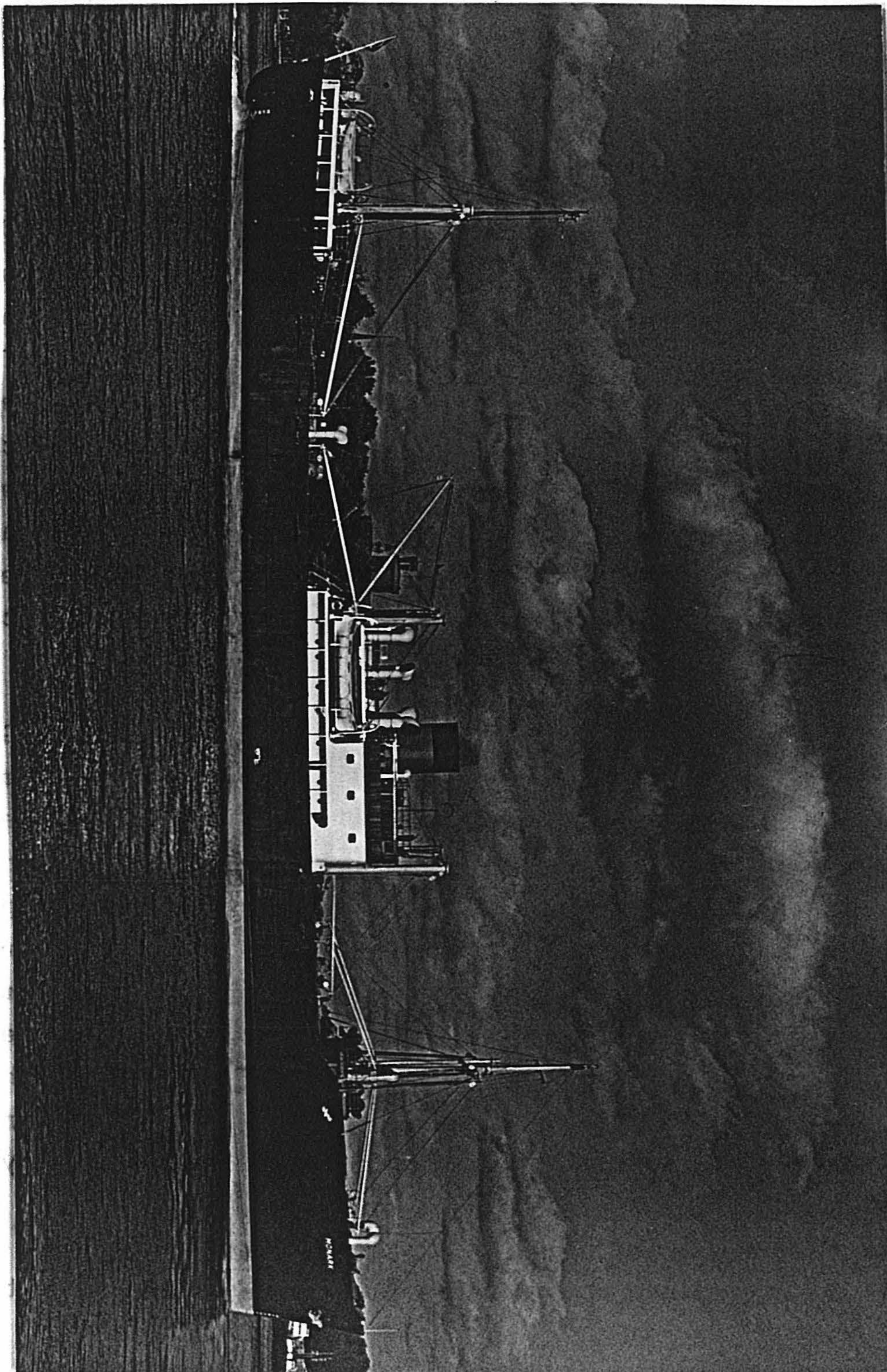
hela fartyget. 2 polska besättningsmän släpades iväg som krigsfångar, sprit och cigaretter beslagtogs i hytterna liksom befh mausergevär och revolver och en pistol i Ie styrmans skrivbord. Besättningen tillsades att hålla sig ombord. Ons 29.4 kom em officer och 6 marinsoldater ombord med uppdrag att ta fartyget till Hamburg under tysk flagg. Befh protesterade förgäves hos hamnkommendanten. Kl.21 avgick Monark till Stavanger. Dessförinnan rymde 4 man av besättningen mot okända öden. 2 Norrmän och 2 svenskar. - Då Monark prejades av Severn kl.03.45 4.5 gick hon med avskärmade lanternor men hade kvar sins nationalitetsmärken på sidorna. Ubåte prejade med morselampa i ytläge. 2e styrman och 4 man sändes över med skeppspappren i STB livbåt. De gavs 15 minuters frist att överge fartyget, vilket ubåten morserade till fartyget. I nervositeten och förvirringen ombord fick ingen med sig något utom kläderna på kroppen och livbältet. Tyskarna kastade sina vapen på däck innan de gick med i BB livbåt. Kl.04.15 sprängdes Monark av en torped midskepps STB strax akter om maskinrummet och sjönk inom 3 minuter med aktern före på 300 meters djup. Ubåten anmodade BB livbåt att komma långsides och tog ombord prisbefälhavaren och 4 man som krigsfångar. De andra 2 tyskarna undkom tack vare att det inte fanns plats för dem på ubåten. -Den ena livbåten hade motor och kunde bogsera den andra in mot kusten dit de kom efter 5 timmar och steg iland vid Listers fyr där tysk militär tog hand om dem. Tisdag kväll 7.5 passerade Monarks besättning Charlottenberg på väg med tåg till Stockholm sedan konsuln i Kristiansand ordnat alla formaliteter. Såväl tyskar som engelsmän varit mycket vänliga och förstående. Sjöförklaring 16.5 i Stockholm.

HISTORIK

Lastångare på 1769 brton byggd 1938 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L.90,2 B.13,1 Tillhörig RedAB Monark (Arnold de Champs) i Stockho Sjösatt 12.9, levererad 3.10.38, specialkonstruerad för rederiets styckegodstrafik på Aberdeen-linjen. Två stora rum med 4 luckor,fockmast mellan luckaI-2, pålmaster på för-och akterkant av midskeppsöverbyggnaden, och ett par pålmaster längst akter. 11 bommar och 10 ångwinschar. Förmastens topp fällbar och aktre toppstången sänkbar för passage genom Manchesterkanalen.Von Tells-stållucka över nr 1. Radiosändare, radiopejl, ekolod o proviantkylrum. En 3-cylindrig compoundångmaskin på 1500 ihkr vid 105 varv/min. kombinerad med lågtrycksångturbin. 2 st Lindholmens sjöångpanno 14,6 knop i barlast, 12,5 på last. 3 st 2-mans passagerarhytter med matsalong och trapphall på shelterdäck och röksalong en trappa upp i båtdäckshuset där även befh dag- och sovhytter låg. Matsalongen hade halvpanel i Gabonmahogny,skottinklädnad i naturfärgad björk,gummi-

MONARK 4.5.40

parkett och plats för 10 personer vid 2 bord. Skjutdörrparti av mahogny och ofolierat spegelglas ut till trapphallen. Björkstolar med blå skinnklädsel. Röksalongen helpanelad i Sycomore med lister i alm. = fåtöljer och 2 soffor i björk med gul tygklädsel. Radiogrammofon och en oljemålning av den gamla Monark (ex Helgöy) på 1982 brton byggd 1914 i Fredrikstad som i febr 1938 sålts till Oscar Tiedeman i Tallinn. -I passagerarhytterna björkmöbler, ljusa tyger och Duxmadrasser. Manskapshytterna akterut med mässar och dagrum. Befälshytter, mässar och kök på båda sidor om kappen midskepps.-Natten till 15.1.40 i Le Havre försvann 3e styrman Julius Thevik som antagligen drunknade vid Quai de Gironde i rådande mörkläggning.



GG 256 ALMY 6.5.40

FISKEBÅT MINSPRÄNGD VID VINGA MED MAN OCH ALLT - UTANFÖR 3-MILSGRÄNSEN.
TYSKA SS VOGESENMINSPRÄNGD KORT DÄREFTER.

I gryningen mån 6.5.40 gick Almy i sällskap med 15 andra båtar ut från Vrår ö för makrillfiske SW-SSW Vinga, i det område där Vinga fyrskepp legat,och i ostlig bris och smul sjö började båtarna vid 06-tiden lägga ut sina redsk där de fiskat under lördagen och då fått goda fångster. Kl 06.07,då Almy låg c:a 8′SW Vinga på ungefär lat N 57 34′- long O 11 36′förintades hon av en fruktansvärd explosion med ett 50 meter högt uppkast av vatten och svart rök. Då röken skingrats flöt endast träflisor i en oljefläck på ytan bland massor av död fisk. Av de 4 ombordvarande syntes inte ett spår. Samtidigt fick 8 av de andra båtarna sina redskap intrasslade i minförtöjningar och tvingades kapa sin redskap varvid värden för 65- 70.000 kr gick förlorade. Det stod klart för alla att båtarna kommit in i ett nyutlagt minfält,och så fort det gick stävade fiskeflottan hemåt. Av de 4 fiskarna på Almy var tre bröder. En fjärde broder var inkallad och undgick brödernas öde. Kl 12 på måndagen lästes i radion varning för det nyutlagda minfältet i en kommuniké från MKVD. -Kl 07, en knapp timme efter Almys sprängning,träffades ss Vogesen av Hamburg på 4280 brton (B. 1904 i W.Harlepool,L.109 B.14) på resa till Oslo med 6500 ton kol för Kriegsmarine av en minexplosion c:a 4′ SW Vinga. De 35 ombv gick i 3 livbåtar som av livräddningskryssaren Wilhelm R.Lundgren inbogserades till Vinga.Röda Bolagets Harald och 2 minsvepare försökte bogsera Vogesen in mot Göteborg men hon sjönk på e.m W.Hönö .- Kl 05 samma morgon 6.5 sköt ett artilleriförband vid Mölle ner ett tvåmotorigt sjöflygplan av typ Heinkel 6 JJ-L som gjort en lov över Mölle på 50-75 meters höjd. Planet fick 16 träffar och kraschlandade med motorstopp utanför fiskeläget. Besättningen undkom i en gummibåt till Danska sidan och planet inbogserades av Marinen till Hälsingborg för undersökning. - Den 6.5 stoppades en mängd svenska,finska,norska och danska fartyg av tyskarna vid Kielkanalen då de var på resa till Holland och Belgien. Inget tillstånd gavs att passera kanalen och ingen orsak angavs. Bland de svenska fartygen var Frode, Ellinor,Senta, Mira och Sara. Den 10.5 kom anfallet på Holland och Belgien.Därefter fick fartygen lossa sina dit destinerade laster i tysk ham och de konfiskerades som "Feindvermögen". Fartygen fick tillstånd att återvända hem. - Vid Vinga fortsatte minsprängningarna och detta farvatten blev under kriget en veritabel skeppskyrkogård. - Tis 28.5.minsprängdes och sjönk ss Torsten av Oscarshamn 4′syd Vinga och ons 5.6 kl 11.30 blev tremastskonerten Skandia av Marstal på 183 brton (B.-03) på resa Menstad-Rande med 300 ton salpeter insprängd efter att kl 11 ha passerat Vinga på sydgående på svenskt vatten.Vid explosionen var skeppare P.H.Johansen på däck, kocken H.Andersen satt i kabyssen,jungmannen Leo Hansen och lättmatros Olaf

GG 256 ALMY 6.5.40

Pedersen låg och sov i förskansen och på bogsprötet satt jungman Carlsen och skrapade färg och höll utkik. Explosionen träffade Skandia midskepps och bräckt i två delar försvann fartyget omedelbart i djupet. Alla fem följde med ner, liksom styrman A.Hansen ,far till Leo, som blev kvar nere i kajutan vars trappa sprängts bort. Ende överlevande blev matros Jörgen Knudsen från Marstal som tog sig upp till ytan igen och klängde sig fast vid den välta livbåten vars avslagna dävertar hängde kvar i taljorna. Winga lotsbåt kom till platsen efter 45 minuter och tog upp Knudsen. En minsvepare fann senare styrmannens lik. -

---

Rapport KK vol 7

Följande rapport till KK om sjöolycka insänts av fiskaren Hugo Friberg,24 år Vrångö, bror till de omkomna tre bröderna Friberg på Almy. Den är grundad på utsagor av ögonvittnen på olycksplatsen.

Almy avgick från Vrångö 6.5.40 för fiske i Kattegatt,SW Vinga. Almy sönder-sprängdes enligt uppgift totalt av en mina kl 06.30 mån 6.5 sedan trålen fångat en mina i ett förut okänt minfält och sjönk. Svag ostlig bris rådde med halvklar luft. Ingen sjöhävning. Position c:a N 57 34′-O.11 36′. Då sam-tilga 4 ombv omkommo är intet känt om de närmare detaljerna vid olyckan. Båtens och de omkomnas alla affärer ha lämnats till revisor E.W.Hedberg, Fyrverkaregatan 11, Göteborg.

Crew list

+ Skeppare Karl Albert Friberg,Vrångö Östergård,7.9.10 i Vrångö,Styrsö socken.
+ Fiskare Axel Friberg,Vrångö, 2.9.08
+ Fiskare Arvid Gerhard Friberg, Vrångö, 31.8.12 — De 3 var bröder
+ Fiskare Karl Julius Wilhelm Wijk,Vrångö Västergård,20.8.00,son till lotsen Wijk på Vrångö.

Alla 4 var ogifta. Bröderna Fribergs moder var änka.

Sjöförklaring i Göteborg 20.5.40 kl 14.

Brodern till de 3 omkomna bröderna Friberg,Hugo Friberg, skriftligt an-hållit om sjöförhör med några av fiskarna på båtar som var i närheten då Almy sprängdes ,nämligen Vingare & Ester av Vrångö och Lilly av Vrångö. Bröderna Friberg ägde tillsammans Almy som var krigskaskoassurerad i SKN för 40500:- . Wijk efterlämnade fader,f.d mästerlotsen Johan Albin Wijk, Vrångö, och bröderna sin mor.
Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & sjökapten Magnus Lundberg.
Hugo Friberg biträdd av advokat Gunnar Dellborg.
Advokat Dellborg uppläst och ingivit följande berättelser från vittnen:

Oskar Karlsson,skeppare på Lilly av Vrångö: Lilly avgick kl 05 mån 6.5.40 tillsammans med 12 andra båtar från Vrångö för fiske SW Vinga.Efter c:a

GG 256 ALMY 6.5.40

en timmes gång utstacks trålen på ungefär den plats där Vinga fyrskepp tidigare legat förankrat. Då de båtar som anlänt först lagt ut sydligast måste vi gå längst nordligt. När trålen kastades låg följande båtar i ungefärlig linje nord-syd: Laval av Donsö, Lilly, Vingaren, Almy och Ester av Vrångö, samtliga med c:a 50 meters inbördes avstånd. De övriga båtarna befann sig samtliga i linje söder om Ester. Lungt väder. Ingen sjöhävning. Klar sikt. Efter trålens sättning med 150 famnar vajer ute sattes kursen S7 W med samtliga båtar i ungefärlig linje. Själv stod jag till rorsmed min broder Gunnar vid STB låring på pass vid vajrarna. Efter c:a 15 minuters dragning observerade jag att de närmaste båtarna saktade upp och girade undan som om de fångat med trålen och gjorde sig beredda att lätta denna. Jag frågade Gunnar:" Känner du nåt på vajrarna?" -"Nej!" - För att gå klar från Vingaren som jag såg gira STB hän, girade även jag STB. Jag såg då att aktre vajern spände och lyfte sig mot ytan.Samtidigt varskodde Gunnar att något skrapade lite grand mot vajern.Jag slog genast back för att slacka på vajern,girade sedan STB och gav order om hemtagning av trålen.Då vajern gått in och vi gjorde oss beredda att lätta aktre tråldörren,ropade besättningsmannen Edor Sjöberg att något hängde fast vid vajern varför winschen stoppades. Jag sprang ut ur styrhytten och fram till STB låring och såg då på c:a 3 meters avstånd från båten på c:a 1½ meters djup ett föremål fast vid vajern straxt framför tråldörren,vilket jag ögonblickligen konstaterade vara en mina. Den syntes vara ljust gråmålad med mörkare horn som syntes fullt tydligt. Vajern spände hårt,varför jag förstod att minan var förankrad och att båten med trålvajern låg förtöjd vid minan. När jag såg mig omkring för att se hur det gått för de andra båtarna märkte jag att såväl Laval,Vingaren och Almy skatat upp och arbetade med lättning av sina trålar. Då minan låg så nära båten och vajern spände hårt vågade jag inte hugga av vajern enär minan i så fall kunde ha stött emot tråldörren och exploderat. Jag lät därför hämta en metallsåg varefter vi sågade av vajern i lyftningen mellan däcksblocken och Winschen. Så snart vajern genomsågats löpte ändan ut genom blocken varefter såväl minan som trålen sjönk och försvunno ur sikte. Vi gjorde oss därefter beredda att lätta främre dörren. Under arbetet med det hörde vi en dov detonation och kände en lätt skakning i båten. När jag vände mig om såg jag en jättehög vattenpelare skjuta upp på justden plats där Almy legat, 75-100 meter akter om oss. När vattenpelaren sjunkit undan syntes Almy inte längre till. Endast en del av förstäven och en del mindre träbitar och lösa föremål syntes flyta omkring på vattnet. Ingen av Almys besättning syntes i vattnet. När främre vajern kapats girade vi runt och gick tillbaka till Vrångö. Under hela den tid vi låg vid olycksplatsen eller hade denna inom synhåll syntes inga synliga spår av de 4 förolyckade

Forts

GG 256 ALMY 6.5.40

John Sjöberg, bästeman på GG 684 Vingaren av Vrångö: Vid trålsättningen låg GG 012 Ester och GG 256 Almy söder om oss,Almy på c:a 50 meters avstånd,under det att GG 126 Lilly låg c:a 50 meter norr om oss. Efter trålsättningen sattes kursen W till Syd. Efterc:a 15 minuters dragning,varunder vi gått en distans av c:a 1400 meter,märkte jag,som stod på pass vid vajrarna, att vi fångat i något. Jag varskodde skepparn som genast slog back för att slaka på vajrarna.Vi såg då att aktre vajern lyfte mot vattenytan varav vi förstod att det var ett föremål med flytkraft som fastnat i redskapen. Instinktivt anade vi att det var en mina som fångat,varför vi omedelbart kapade aktre vajern. Jag iakttog därvid att även de närliggande båtarna voro i färd med att ta in sina trålar och att Ester signalerade Fara genom att sätta och fira focken. Almy såg jag på c:a 75 meters avstånd och såg att de girat helt runt och voro ifärd med att lätta trålen. Jag såg att de plötsligt stoppade winschen och att samtliga sprungo akterut mot aktre galgen.Ögonblicket därefter hörde jag en detonation och en vattenkaskad sköt upp där Almy låg. När den sjunkit undan syntes endast en del av Almys förstäv och en del mindre träbitarflyta på vattnet. Av Almys besättning, som jag ögonblicket förut sett på däck , syntes ingen. Så länge vi låg kvar på platsen eller hade den insom synhåll syntes inga spår av de ombordvarande. Enmina i redskapen måste ha kommit in under båten och exploderat varvid samtliga ombordvarande dödats.

Charles Rolofsson, Befh på GG 102 Ester av Vrångö: Vi såg Almy göra ut sin trål 50 meter akter om oss. Norr om Almy syntes Vingaren och Lilly av Vrångö i ungefär rak linje syd-nord. Efter c:a 15 minuters dragning såg jag Almy gira något BB hän varför även vi girade BB. Jag märkte då att främre vajern spände och lyfte som om trålen fångat något.Vi slog genast back för att få slack på vajerna,gick sedan sakta framåt och girade runt STB samt började att winscha in vajern för att lätta trålen. Härunder stod Mauritz Rolof på pass vid STB bog.Plötsligt ropade han att en mina syntes hänga fast på vajern.Vi stoppade ögonblickligen winschen och högg av vajrarna. Därefter satte vi focken och signalerade med denna till samtliga båtar att det var fara å färde. Samtidigt försökte vi genom tillrop varsko de närmast liggande båtarna.Jag såg Almy c:a 100 meter från vår BB bog och märkte att även de saktat upp och börjat gira runt för att lätta trålen.Vi försökte genom tecken att ge dem order att kapa vajrarna men de syntes inte uppfatta detta. Då vi såg 2 Donsöbåtar,som ännu inte satt sina trålar,komma under full gång mot platsen ,satte vi kurs mot dem för att ~~xxxxxxxxx~~ varsko dem. Då vi befann oss c:a 500 meter från Almy hörde vi en detonation och såg vattenkaskaden i luften just på den plats där Almy legat. När denna fallit syntes inte längre båten. Endast träbitar och smådelar flöt på vattnet.Av besättningen syntes inga spår.

GG 256 ALMY 6.5.40

KK memorial 15.6.40

Av allt att döma råkat in i ett icke känt minfält varvid trålen fångat en förankrad mina som bringats att explodera genom kontakt med fartygssidan eller trålwiren.Det kan icke råda någon tvekan om att de 4 ombv dödats vic explosionen.

Ex officio
Bo Bergström

Klipp ur GHT mån 6.5.40

Minorna lagts ut i veckoskiftet

En Donsöbåt gjorde på fredagen 2.5 en synnerligen god fångst på den plats 6-10 distansminuter SW Vinga där Almy sprängdes.Därför hade så många båtar lockats dit mån.6.5. På Donsöbåten hade man emellertid inte haft känning av några minor ,vilket tyder på att dessa lagts ut under veckoskiftet.För åtminstone 4 båtar fastnade redskapen i minor och 5 båtar kapade sina trål Delar av Almy har hittats på skären innanför Tistlarna och Hjälpvedettbåte Marina fann Almys livbåt.

SKNEIII vol 177

Minfältet synes ha blivit utlagt på söndagen

Donsö-Vrångö Enskilda Båtförsäkringsförening skrev 8.5.40 till SKN:

Mån 6.5 befunno sig ett flertal båtar från Vrångö och Donsö på trålfiske i närheten av platsen där Vinga fyrskepp legat och där en båt från Donsö på fredagen bedrivit fiske med gott resultat. Nästan omedelbart efter det redskapen utsatts fastnade trålarna ochman började kapa wirarna.På ett pai båtar såg man minor som fastnat i trålarna och högg av wirarna samt klarac sig utan annan förlust ,men GG 256 Almy,som låg inne bland de andra båtarr förintades fullständigt av en mina som exploderade då den sökte klargöra redskapen från minan. Minfältet synes ha blivit utlagt på söndagen ,en uppgift som stödjes av de militära myndigheterna,som f.ö synes bekräftat därigenom att på fredagen fiskades där utan risk ochunder lördagen låg en av de större av flottans båtar där och gick av och an på platsen.

Almy totalförlust 40500:-

GG 680	Hanna	redskapsförlust	962:90
GG 245	Laval	-"-	610:-
GG 684	Vingaren	-"-	978:-
GG 126	Lilly	-"-	651:-
GG 102	Ester	-"-	857:50

UD HP 1582,mapp V,mineringar etc.

Signalmeddelande CMDV till CM 6.5.40

06.30 minsprängdes fiskebåten Almy av Vrångö och blev borta med 4 man 304° från Tistlarna. Kl 08.17 inträffade en explosion,sannolikt förorsakad

GG 256 ALMY 6.5.40

på tyska ss Vogesen ,last 6500 ton stenkol , 3½′ 180° från Vinga .Ångaren sjönk 16.10. Besättningen bärgad av Wilh.R.Lundgren.Händelsen observerades även av patrullbåten Tärnan som kl 09.20 anlände till platsen och sedan under dagen tjänstgjorde som förbindelsebåt.

CMDV till CM, signalmeddelande 6.5, mottaget 23.35.

CGE meddelar: Med anledning av svenska fiskebåtens minsprängning denna morgon 06.30,varom jag erhöll rapport 08.25,har minsvepning verkställts mellan kl 11.25 och 20.50 av STR (Starkodder) och STN (Styrbjörn).Det svepta området är allt yttre svenskt territorialvatten mellan lat 57 39,5-och 57 30,5,svept distans 85 minuter.Inga minor hava därstädes påträffats. Då strömmenhela dagen gått mot land och vraken av såväl fiskebåten som tyska ss Vogesen påträffats nära territorialgränsen kl 14.45,måste desamma hava krigsförlist utanför svenskt vatten. Egna minsvepare sökte bogsera Vogesen,som var övergiven, mot land,men härunder sjönk ångaren kl 15.30 å lat N 57 36′- Long O. 11 34,4′. Enslinjer från vraket är Klåveskärs västudde ens Buskärs fyrar och lotsutkiken på Brännö ens tavla å Tannskär samt Öckerö kyrka just fri Bönskärs östudde.

Rapport från CMDV 9.5 ang. dygnet 6.5 kl 08 - 7.5 kl 08.

Kl 08.17 siktades en explosion strax akter om midskepps på en ångare 3½′ syd Vinga,bäring 180°. Ångaren hade N. kurs. Stark utveckling av rusånga. En skeppsbåt och 2 livbåtar roddes från ångaren mot land. Med minutkik stävade Wilhelm R.Lundgren omedelbart till platsen och samtidigt kom KD 10:s patrullbåt Tärnan från Klåpphamn. 09.15 ombordtogs besättningen 36 man samt den svenske lotsen Bergman från Varberg.Båtarna togs på släp in till Vinga. SS Vogesen av Hamburg ,4624 br.ton,befh Grabs, på resa Stettin-Oslo, last av 3500 ton kol för de tyska truppernai Norge, hade enligt befh träffats av en torped om BB. Då ångaren alltjämt flöt ganska högt på vattnet försökte jag övertala bogserbåten Birger,som tillfälligtvis kommit till Vinga för undersökning av vraket av Rosendal, att gå ut och bogsera in Vogesen,men med hänsyn till den uppenbara minfaran vägrade bogserbåtens befh att försöka. Medan den tyske befh och 6 man under bevakning kvarstannade på Vinga fördes resten av besättningen under bevakning in till Göteborg där de kl 12.45 omhändertogs avvederbörande myndigheter. Svenska minsvepare sökte efter fullgjord svepning att bogsera in ångaren på grundare vatten men kl 15.40 kapades wirarna och kl 15.41 sjönk Vogesen med aktern före. Befh och resten av besättningen fördes på Wilh.R.Lundgren in till Göteborg.Under vägen förhördes besättningen av kapten Uggla på Ehrenskiöld. Kl 17.50 avlämnades besättningen,som under färden vistats under däck, till myndigheterna vid Träpiren .

Nya Varvet 10.5.40
T.Düring
BKD 10

GG 256 ALMY 6.5.40

CMDV till CM i skrivelse 8.5.40

C:a 06.30 6.5 minsprängdes GG 256 Almy å ungefär samma plats som senare Vogesen.Ungefärliga märken erhållna från lotskaptenen: Styrsö Röd i norra kanten på Svartskär :bäring från Tistlarna 305°. Flera fiskebåtar hade fåt minor i sina redskap och observerade att de voro synbarlogen nymålade med grå färg och något större än en stor fotboll. - Kl 08,15 krigsförliste ss Vogesen enligt uppgift från lotskaptenen i bäring 320° från Tistlarna och 180° från Vinga. Fartyget styrde på c:a 330°,fart c:a 8 knop.Vogesen drev efter övergivandet sakta mot NW och sjönk kl 15.40 i ett läge fastställt genom följande enslinjer:Klåveskärs västudde ens Buskärs fyr och lotsutkiken på Brännö ens tavla å Tannskär samt Öckerö kyrka just fri Benskärs Östr Udde. Vid förhör med besättningen på Vogesen harföljande farmkommit: Explosionen inträffade strax akter om maskin BB vid lastrum 3.En vattenpelare på c:a 15 meters höjd kastats upp.på bryggan.befann sig svenske lotsen C.G.Bergström,Varberg, 1e styrman,supercargon och rorgängaren samt på backen en utkik. På fördäck om BB uppehöll sig timmerman Stops som med bestämdhet uppger sig ha sett en torpedbana,c:a 800 meter lång, i riktning BB 90° med luftblåsorna 20-25 meter från fartygssidan i explosionsögonblicket. Kocken Kränse vid akterkant av maskinskylightet uppger sig ha sett en 1800 meter lång torpedbana i riktning 40° på BB låring . Lotsen anser att ingen anledning finnes antaga att faryyget torpederats. Lugnt, ringa sjöhävning. Ingenombord utöver dessa 2 siktat någon torpedbana. Vogesens last 3500 ton kol för trupperna i Norge,endasti underrummen. Spardäcken lämnats tomma,enär det avsetts att medföra trupper och gå i konvoj i stället för att som nu gå ensam. Inga militärer ombord. Inga vapenundantaget 3 gevär. Som slutsats vill jag framhålla att sannolikt minsprängning föreligger. Skälen härför äro följande:

1) Den föregående minsprängningen av fiskebåten Almy.
2) Överhuvudtaget förekomsten av minor i farvattnen.
3) Timmermans uppgift om upphittat sprängstycke med el.kablar. Det finns inga sådana kablar i en torped.
4) Förhållandet att fartyget flöt så länge efter explosionen.
5) Vattenpelarens höjd och effekten av sprängningen å skrovet tyda på att explosionenorsakats av en mindre mintyp av sannolikt den storlek som fiskarna uppgiva.

Mot dessa antaganden stå uppgifter från 2 tyska besättningsmän .Dessa torde dock icke få tillmätas något större värde ,enär de synbarligen är högst subjektiva.

Nya Varvet 8.5.40

Harald Åkermark

============

Eget

GG 256 ALMY 6.5.40

Historik

Motorfiskebåt på 47 brton byggd 1938 vid Gustafssons & Söners varv i Landskrona av ek/furu på kravel. 10 ton dw. 110 ehkr motor.L.17,1 B 5,8 Djupg C:a 9'. Barlast c:a 3 ton cementgjutning. Ägd och förd av Skeppare Karl Albert Friberg .Delägare var Fribergs 3 bröder på Vrångö. Nybyggnadspris c:a 45000 kr. Krigsriskförsäkrad i SKN för 40500:- och civilrisk försäkrad för 28000:- i Donsö-Vrångö Enskilda Båtförsäkringsförening.

SKNEIII 177

Epilog

Almys livbåt såldes 23.5.40 av Varbergs Tullkammare för 25:-
Den 7.6.40 köpte Jul.Albrechtson & Co AB i Göteborg från Donsö-Vrångö Enskilda Båtförsäkringsförening ett segel, 2 trålar och en strut från Almy för 400:-
Nettoproveny till SKN = 285 kronor.

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

SVÅRT SKADAT UNDER DET TYSKA ANFALLET MOT ROTTERDAM DEN 10- 14 MAJ 1940

Rapport

Fartyget förtöjt i bojpar No 2 vid Maasbron i Rotterdam 10-15.5.40. I barlast 20 ombv 277 ton wb. Beskjutning. 4 man lätt skadade. Skrovet genomskjutet på flera ställen, master, luftrör, däckshus, wirerullar brygga, brädgångar, skorsten, kollisionsskottet, 4 spant ocn en vägare i förrummet genomskjutna av granater på flera ställen. Branden förorsakat skador i för-& akterrummen, kolboxar och köket.

Rotterdam 6.6.40
Carl von Schewen
Befh

SKNEIII 174 Journalutdrag

Fre 10.5 (Fartyget anlänt till Rotterdam kl 05.45 den 11.4, lossat i Merwerhaven 12-15.4, förtöjt i bojar på floden 18.4 i väntan på last) Kl 05 fre 10.5 besättningen utpurrats då kanoneld hördes i hamnen och tyska flygare landat vid sidan av fartyget. Skottlossning överallt. - Kl 11.30 hölls skeppsråd med samtliga ombordvarande närvarande. Då fartyge brskjutits från land med maskingevär och från ett Holländskt krigsfartyg med grovt artilleri och det således var livsfarligt att vistas ombord, beslöts att samtliga skulle lämna fartyget. Alla voro eniga om detta. Vid beskjutningen av Maasbron från det Holländska krigsfartyget träffades fartyget upprepade gånger. Aktermasten, BB bryggvinge, ratten på bryggan och ackumulatorlådan på toppbryggan sönderskötos. Eventuellt ha flera platser ombord träffats men kunde detta ej fastställas på grund av risken. Kl 11.45 lämnades fartyget i livbåtarna. Kl 11,55 förtöjt båtarna vid Spidos tilläggsplats. Under färden från fartyget till Spidokajen besköts båtarna med maskingevär men ingen blev skadad. Under beskjutningen av fartyget hade däremot 4 man lindrigt skådats, nämligen matros Beckman i höer ben, jungman Johansson i vänster axel, matros Karlsson i höger arm och i vänster hand och lämpare Skoglund i huvudet. Efter landstigningen uppsöktes omedelbart svenska generalkonsuln som hänvisade till Central Hotel för logi och mat. Matros Beckman uppsökt ett sjukhus för behandling. - Upprepade lönlösa försök gjordes att komma i förbindelse med Sven Salén Shipping Agency.

Tis 14.5 Under generalkonsulns beskydd vistats på Hotel Central. Fartygets öde obekant. Efter dagens bombanfall mot stadens centrum hotar jättelika bränder hotellet. Kl 16 lämnat hotellet då risk förelåg att det skulle brinna ner.

Ons 15.5 På f.m då befh lyckades ta sig ner till kajen befanns fartyget ligga kvar i boj nr 2 på floden och att det brann ombord. Sedan tillstånd

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

utverkats av de tyska hamnmyndigheterna att befara Maas, beordrades en bogserbåt ut till fartyget för att släcka elden. Sedan besättningen, som varit skingrad runt om i staden, samlats, embarkerade samtliga åter i BB livbåt och i bogserbåten, STB båt försvunnen. Elden ombord var då i det närmaste släckt. Väl ombord konstaterat att skrovet fått ett stort antal granathål, därav 3 hål i vattenlinjens omedelbara närhet och genom dessa hål läckte vatten in i fartyget. Master, skorsten, däckshus, luftrör, brygga, brädgångar, wirerullar, bommar mm genomskjutna på ett otal ställen. Skador av granatskärvor på flera ställen i förrummet. Delar av brandbomber påräffats. Branden anställt stora skador i köket, kolboxarna, på akterdäck och i lucka 2 & 3. Flotten brunnit upp liksom landgången, lejdare, båtkapell, 18 Mörnerdräkter, livbälten mm. Uppröjnings genast igångsatts samt tätning och länspumpning. Kl 19 var fartyget läns. Vaktman satts för natten. (Forts journalutdrag se sid 5)

Crew list KK vol 140

Befh Carl Fredrik Victor von Schewen, Roslagsgatan 37, Stockholm, 22.7.99
(Sedan 15.2.40) Evert Taube's "Kalle Schewen"
1e styrman Hans Åke Warfinge, Mariestad, 11.11.09
2e styrman Carl Johan Eriksson, Färentuna, 8.9.79
1e maskinist Fritz Reinhold Hedström, Göteborg, 30.1.89
2e maskinist Helge Theodor Westman, Stockholm, 7.11.93
Stuert Erik Bernhard Eriksson, Rådmansö, 16.9.92
Mässuppassare Hans Sigurd Ingemar Nilsson, Torsås, 30.7.23
Matros Gilbert Valentin Håkansson, Bräkne-Hoby, 7.11.23
Matros Alrik Gerhard Karlsson, Gärdslösa, 2.9.17
Matros Nils Adolf Johnsson, Fårö, 10.12.23
Matros John Edwin Beckman, Wormsö, Estland, 2.4.19
Matros Rolf Gerhard Valdemar Andersson, Sevalla, 27.8.23
Donkeyman Herbert Gregorius Levin, Tuxerna, 28.3.92
Eldare Algot Sigfrid William Andersson, Foss, 7.12.03
Eldare Axel Yrjö Richard Andersson, Båtskärsnäs, 17.9.04
Eldare Åke Manfred Svensson, Stockholm, 1.11.15
Eldare Rudolf Tage Werner Skoglund, Varberg, 17.8.13
Lämpare Karl Gustav Johansson, Bettna, 14.10.16

Obs Maskineleven och en matros Huisman glömts bort Skall vara 20 man.

Sjöförklaring ombord i Rotterdam 11 6 40

Inför chargé d'affaires O. Ripa.

Endast sjömansrullan gått förlorad. Den hade brunnit upp 14.5 tillsammans

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

med övriga inventarier på Svenska konsulatet i Rotterdam.

Befh von Schewen: Legat på anvisad ankarplats mellan Boompjes och Noordereiland, väster om Willemsbron, sedan c:a en månad tillbaka, så när som på 26 och 29.4 då fartyget låg i docka.Svenska flaggan hissades akter tidigt på morgonen fre 10.5. Tydliga nationalitetsmärken var målade på sidorna och på båda sidor om fartygsnamnet och Sverige i stora bokstäver En svensk flagga breddes ut över lucka 2 och flagg sattes att man önskac båt från Spido - det företag som sköter förbindelserna från land i Rotterdam - men ingen båt kom.Skottlossning överallt.Befh ansåg det inte rådligt att hissa andra sigalflaggor då dess kunde missförstås av de stridande tyska och holländska trupperna.Flaggan i aktern blåste alltjämt då fartyget övergavs kl 11.45.Befh gav på morgonen order om att ta upp ångan i maskin för en eventuell förflyttning.Efter skeppsrådet,som hölls kl 11.30, stängdes alla kranar och ventiler i maskinrummet och pumparna stoppades.- Tyska plan hade tidigt på morgonen gått ner på floden och medelst gummibåtar sänt iland soldater som besatt Willemsbron.Så småningom närmade sig en Holländsk jagare bron västerifrån men vände och drog sig åter västerut utan att öppna eld.Strax därpå öppnades eld mot bron från Reedereijstraat på Boompjesidan av Maas och även Sigrid Matthiessesn besköts från Reedereijstraat och husen därintill med kulsprutor och gevärseld.Elden riktades tydligt mot delar av besättningen som uppehöll sig på fördäck.Endast smärre skador uppstod härav, kkåx hål i luftrör , plåtbucklor etc.Jagaren öppnade nu efter en kort stund artillerield mot Willemsbron och Sigrid Matthiessen, som låg 500-600 meter W.om bron, kom därvid att ligga mitt i skottlinjen.Jagaren sköt akterifrån över fartyget varvid skador uppstod på aktermasten, BB bryggvinge, akterräcket, toppbryggan mm.Befh trodde attelden knappast varit riktad mot fartyget.Från Reedereijstraathållet fortsatte beskjutningen med gevär. 3 man på fördäck blevlindrigt sårade.De plåstrades om ombord och senare iland av läkare. Ingen av dem torde få framtida men. Huruvida gevärselden i detta senare skedevarit riktad mot Sigrid Matthiessen var ganska osäkert. Skottväxling ägde nämligen vid detta tillfälle även rum mellan tyskar på Noordereiland, söder om fartyget, och hollädsk militär på Boompjesidan,norr om fartyget, som således låg i 2 skottlinjer, dels en syd-nordlig gevärseld, desl en väst-östlig artillerield. Befh kallat alla ombordvarande till skeppsråd i salongnen kl 11.30 och alla beslöt då enhälligt att lämna fartyget eftersom det var livsfarligt att stanna ombord. Kl 11.45 gick besättningen i båda livbåtarna och styrde in mot Boompjesidan där de gickiland strax före kl 12. I båda båtarna visades

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

en svensk flagga under rodden mot land. Efter landstigningen uppsöktes konsulatet som ordnade inkvartering på Centralhotellet som brann ner under bombraiden den 14.5. Ingen blev skadad trots bombardemangets oerhörda omfattning och våldsamhet men besättningen speeds ut var och en för sig eller i smågrupper på olika ställen i och utanför Rotterdam. Att återvända till fartygetvar otänkbart. Utegångsförbud gällde för hela Rotterdam och skottväxling förekom vartill jättelika bränder rasade i centrum av staden. Först på middagen ons 15.5, sedan fientligheterna avblåsts och Holland kapitulerat för övermakten, gick befh och 1e maskinisten ner till kajen och såg att det brann ombord på fartyget som låg med någon slagsida med åtskilliga granathål i bordläggningen förut, dels i VL, dels högre upp. Befh uppsökte en hamninspektör som upplyste att släckning påbörjats. Befh anhöll att få följa med en bogserbåt ut till fartyget för att bistå i släckningsarbetet. Befh och 1e maskinisten skyndat sig att sammankalla besättningen. Då de kom ombord hade elden nästan helt släckts av folk från bogserbåten " Oude Maas", tillhörig Havenbedriif Vlaardingen-Ost. Besättningen tog hand om eftersläckningen. Fartyget länspumpades och ochhålen föröver tätades provisoriskt med träpluggar och cementkistor. Flaggan akteruthade fallit i däck sedan sejnfallet skjutits av. Fre 17.5 kl 15 förhalades fartyget till varv i Rotterdam där hon ännu kvarligger. Befh upplyst att firman Meyer & de Jong under överinseende av Franska Bureau Veritas uppgjort en skadeförteckning som i avskrift sänts till rederiet.

1e styrman Warfinge: Artilleribeskjutningen 10.5 pågått kl 08-11. Fartyget legat 50-100 meter från Noordereilands norra kaj vid boj nr2 Osäkert om jagarens eld riktats mot fartyget men de störreskadorna ombord uppkom genom jagarens artillerield.

2e maskinist Hesdtröm: Fyr uppgjorts i stora pannan 0930 den 10.5. Att få upp ångtrycket för avfärd tog 24 timmar. Efter skeppsrådet 11.30 den 10.5 hade Hedström själv sett till att alla kranar och ventiler stängdes medan fyren i stora pannan fått brinna ut av sig själv. 15.5 vid 12-tiden iakttagit eldsvådan ombord från kajen tillsamamans med befh Kommit ombord med besättningen kl 13.40 och kl 14 stuckit fyr i donkeypannan för att starta länspumpen.

Donkeyman Levin: Endast besättningen och en Holländsk vaktman var ombord den 10.5. Rykten förekommit i staden att Sigrid Mtthiessen haft tyska soldater gömda ombord som landsatts i gummibåtar på morgonen. Givetvis helt ogrundade rykten.

Matros Beckman: Fått en lindrig skada i höger underben då han lämnade fartyget den 10.5. Skadan nu i det närmaste läkt.

xxxxxxxxx

SIGRID MATTHIESSEN 18.5.40

KK memorial 12.7.40

Orsak: De genom Tyska armens infall i Holland framkallade krigshändelsern
ex officio
Bo Bergström

SKN EIII 174

Journalutdrag 16 maj-27 sept 40

Tors 16.5 En del kläder och 3 gasmasker förlorade med STB båt som måste övergivas i hast under beskjutningen.

Fre 17.5 Förhalat fartyget i svårt skadat skick från bojarna till Oost Kouse Haven i väntan på varvsplats för reparation.

Tors 27.6 Förhalat till Rotterdamsche Droogdok i och för reparation

Fre 2.8 BB livbåt,som legat förtöjd vid kaj,tagits ombord och visat sig ha skadkor på spant, förstäv mm.

Mån 5.8 Varvets folk avlsutat reparatinsarbetet.Förhalat tillbaka till Oost Kouse Haven i väntan på tillstånd att få lämna Rotterdam.

Fre 20.9 Erhållit order att förhala till Waalhaven.Förhalat och förtöjt i duc d'alber där.

Lör 21.9 Börjat lasta ~~kol~~ koks kl 08, avslutat för dagen kl 12.

Mån 23.9 Lastat kl 07 -20.

Tis 24.9 Lastat kl 07-09 så all last var intagen.Kompenserat kompasserna och förtöjt i Waalhaven i väntan på avgångstillstånd.

Fre 27.9 Tyska myndigheterna varit ombord och inspekterat.Fått tillstånd att avgå Kl 17.45 avgått från Rotterdam med assistans av lots och båtsmän.Kl 20.15 förtöjt vid Hook van Holland på order av tyskarna för att invänta konvoj.

Göteborg 7.11.40
(Lasten dest t Trollhättan) von Schewen
Befh

Ingen ersättning för effekter

Eftersom fartyget inte totalförlist ersatte SKN inte besättningens förluster: 1e maskinisten förlorat en vinterrock, 2e maskinisten 1 par byxor matros Beckman en kavaj, lättmatros Karlsson 1 skjorta och 1 pullover, maskineleven byxorna, matros Huisman en kostym, eldare Svensson byxor, rock,blåställ, 2 underställ och eldare Algot Andersson en väska med 1 par byxor,3 skjortor, 2 underställ, 3 par strumpor, rakhyvel, rakborste, 2 st armband, 2 halskedjor och en slät 18 karats guldring.

Offert på reparation, Meyer & de Jong,Rotterdam 30.5.40

Bl a följande upptages i förteckningen som måste förnyas ombord: Roderratten på bryggan, strålkastarplattformen, kabysskylightet, allt

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

glas i maskinskylightet, STB båtdäckslejdare, STB livbåt, 11 däcksplankor STB på båtdäck, Dito om BB, 5 luftrör på backen, 2 eldrumsventilatorer, mastkragarna, 2 flottar, maststagen, wirerullen på poopdäck, 7 fönsterglas på bryggan, en ventil i befh hytt, livbältslåren på båtdäck, all broken decklights, 30 livbälten, täckluckor och riggdelar, delvis 1ans winsch, båtskrån och båttaljorna, block och wirar till lastbommarna mm
Repareras: Maskintelegrafen och talröret, strålkastaren och dicetion finder på bryggan, röret till ångvisslan, allt trävirke i radiohytten, standard-kompassen med räcke, wirerullarna på backen, alla el ledningar ombord, bomstöttor, skärstockar, brädgångsstöttor, ångrör, karmen till mässdörren i BB, rökrumsdörren om STB, hål i skorstenen, förliga galleyskottet, spisen mm mm. Därtill mängder av plåtskador : Bordläggning,tanktop, kolboxar, pikar, däcksbalkar, brädgångar, däckshusskott, lukckkarmar etc

---

SLN EII disp Räkningar och assurans

22.10.40 översände Salén rederiets generalräkning till SKN på 118537:92 kr
Den 26.3.41 gav Per Hasselrot, Stockhom, dispache i vilken SKN ålades utbetala totalt 108112 :61.
Reparationen vid Rotterdamsche Droogdok Maatschappij NV,Rotterdam, gick på FL 27184 = kr 60756:25.Räkningarna belyser bla logi och kost för Captain Mathiesen & Co på Grand Hotel Central, Kruiskade 32, 10-13.5.40 kostat FL 436.
En räkning 1.8 omfattar köksutrsutning som levererats till fartyget från Mannart Shipsstore för FL 520.
Kostpengar till befäl ochbesättning i Rotterdam 10.5 - 12.9 = 4478 kr.
Rederiet insänt till dispachören följande förbindelse som befh måst underteckna:
Rotterdam May 15th 1940.
The undersigned captain of the ss Sigrid Matthiessen declares herewith that the tugboat "Oude Maas" of the Havenbedyrf Vlaardingen-Oost has saved my sjip because it was burning fast and with the firehoses of the tug we have made the fire out We have given water from 10 p.m to 1 a.m.
W.v.Schewen. S Bol
Inget ersättningskrav inkommit från bogserbåtsbolaget.
Fartyget blivit liggande i Rotterdam efter utlossning som var klar 1730 den 15.4 i väntan på erhållande av tillstånd till fortsatt sysselsättning.
Omkring 10.5 blev fartyget befraktat enligt Svensk-Engelska avtalet men hann ej lämna Rotterdam förrän kriget kom den 10.5. Haverireparationen var klar 5.8 men fartyget kunde inte avgå beroende på dröjsmål med bank-garantin för rep kostnaderna som blev klart 12.9. Den 16.9 blev fartyget befraktat för en resa Rotterdam-Trollhättan med kokslast.

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

Rederiet ovetande ännu den 6 juni

RedAB Jamaica skrev 7.6.40 till SKN: "Vi hava förgäves sökt erhålla några upplysningar från fartyget genom UD. Idag har meddelande ingått från våra agenter i Rotterdam att fartyget allvarligt skadats under striderna i Rotterdam i mitten av maj. Meyer & de Jong har uppgjort en förteckning på samtliga erfordeliga reparatooner som krävas för att sätta fartyget i fullgott skick
Den 14.6 skrev rederiet till SKN att " tyvärr låter det sig ej göra att telegrafera till Holland för närvarande vilket ju är beklagligt, då fartyg och besättning draga en massa kostnader varje dag.
Den5.7 översände rederiet till SKN sjöförhörsprotokollet.

UD H-1365/Sjöfartsbyrån

Telegram Consulat du Suède ,Rotterdam FRÅN UD 11.5 40 kl 17

For master Sigrid Matthiessen quote Sail Hull for order = Ministère Affaires Etrangères

Telegram till UD från Rotterdam, inkom 12.5 kl 19

Sigrid Matthieesen sailing practically impossible very dangerous and absolutely against wishes governement stop Inform Salén ship slightly damaged bombardement stop request Salén to inform families captain crew safely in hotel Centraal Kruiskade = Consul General =Mees

Telegram UD till beskickningen i Berlin 29.5

Sök utröna huruvida Danska Annam och Banankompaniets Sigrid Matthiessen båda Rotterdam äro välbehållna = Cabinet

Haag-beskickningen till Berlinbeskickningen 29.5

Inbeättat att :" Sigrid Matthiessen ligger skadad i Rotterdam men besättningen befinner sig väl Vidare underrättelser sändas så snart detta är möjligt.

Red AB Jamaica,Sthlm 11.6 , i brev till UD

Meddelat: SKN att Sigrid Matthiessen ligger i Rotterdam i så skadat skick att fartyget ej kan lämna Rotterdam ,och bifogat telegramkopia av eget telegram till Sven Salèn Shipping Agency, Parklaan 26,Rotterdam: " Sigrid Matthiessen requests Meyer de Jong give alternative estimates for temporary and permanent repairs in aller case cannot approve patching or welding shellplates " och bett UD vidarebefordra detta.

UD till Rederiet 14.6.40

Enär telegraförbindelse ännu ej öppnats har edert meddelande till edra agenter i Rotterdam med kurirlägenhet via Berlin tillställts konsulatet i Rotterdam för vidare befordran till adressaten

SIGRID MATTHIESSEN 10 5 40

5 11 40 tillställde Sv legationen i London den till London flyktade Holländska utrikesministeriet en not om Sigrid Matthiessen, som besvarades som följer den 23 11 40:

Ministerie van Buitenlandsche Zaken No 8892

LONDON Affaires Juridiques

En se réferent àla note verbale de la légation Royale de Suède du 3 11 dr, le ministère des affaires etrangères a l'honneur de faire savoir a la légation ce qui suit

Le 13 mai dr, l'amirauté Néerlandaise fut informé par le grand quartier énéral que la situation militaire à Rotterdam s'empirait ; de l'artillerie de campagne Allemande, débarquée d'un navire Suédois qui se trouvait depuis un temps considérable dans le port de Waalhaven, étant entrée 3n action Il est à présent certain que cette artillerie n'a pas pu être debarquée du "Sigrid Matthiessen" ; qui était amarré près des ponts de la Meuse, à une grande distance du port de Waalhaven.

Le Ministère a en outre pris note de la déclaration du consul de Suède à Rotterdam et des officiers et de l'équipage du " Sigrid Matthiessen" qu'aucun autre navire Suédois ne se trouvait à Rotterdam le 10 Mai dr

Le Ministère regrette qu'il n'est pas possible dans les circumstances actuelles d'ouvrir une enquête au sujet des informations officielles qui étaient parvenues à l'Admiralité Ne'erlandaise concernant le debarquement d'artillerie; il est égalementimpossible d'etablir à présentavec certitude si cette artillerie a été débarquée d'un navire llemand ou autre, battant pavillon Suédois

Londres 23 nov 1940

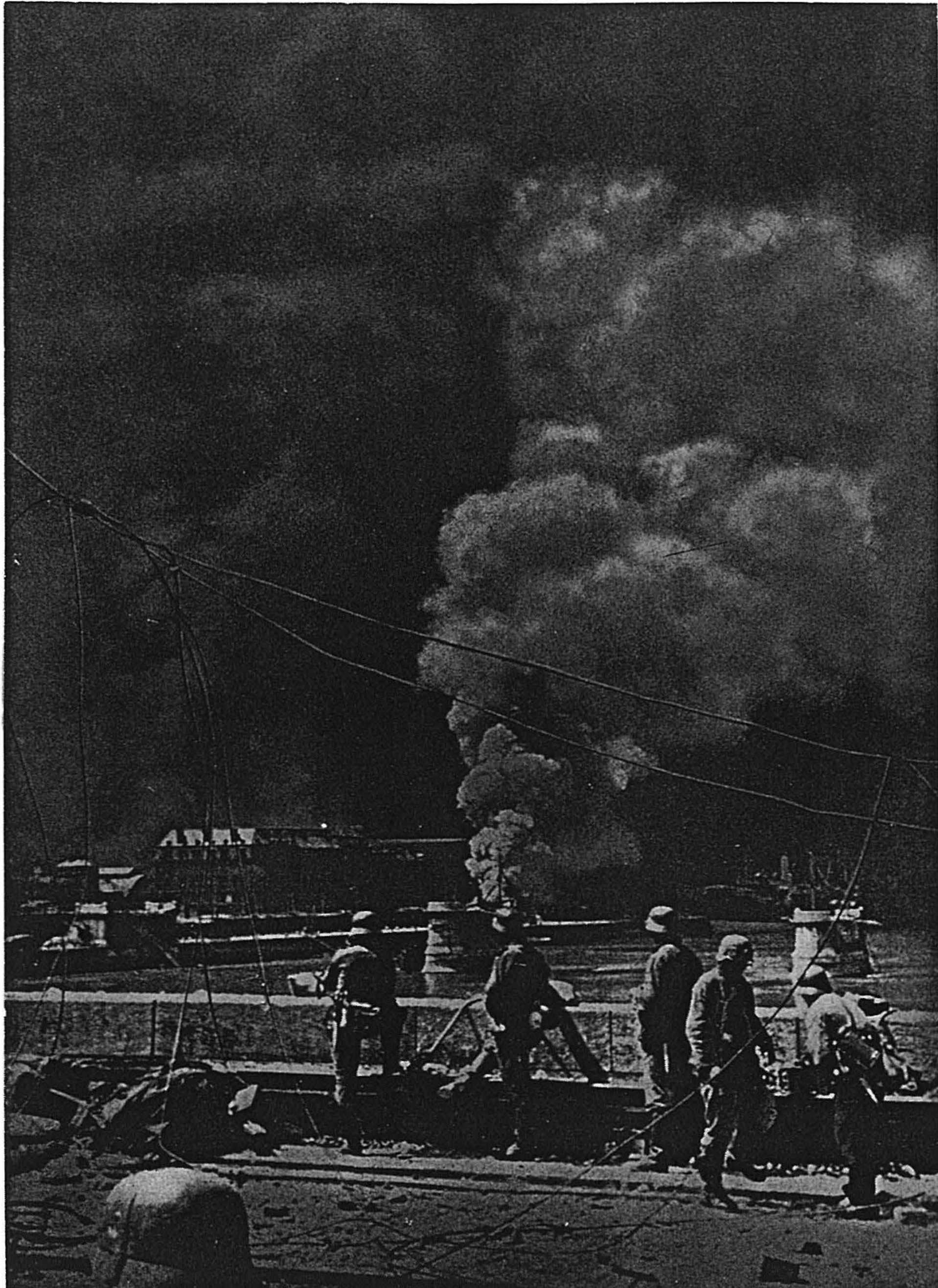
A ,a Légation de Suède
37 Portland Place
W 1

Egna noteringar

Svenska Sjömanskyrkan och Generalkonsulatet i ruiner

Den vid Bompjes belägna Sv sjömanskyrkan kom i eldlinjen 10 5 då tyskar på motsatta kajen besköt holländska kulspruteposteringar utanför kyrkan På kvällen den 11 5 flydde pastorn och hans medhjälpare medförande två kappsäckar sedan flera granater träffat kyrkan och grannhuset övertänts Den 13 5 återstod av kyrkan blott en vägg med gapande fönsterhål – Den 14 5 kom den fruktansvärda bombningen av den historiska gamla stadskärnan I den eldstorm som sedan ödelade centrum av staden förstördes även svenska generalkonsulatet och hotell Centraal där besättningen bott

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40



Rotterdam på e.m den 14.5.40



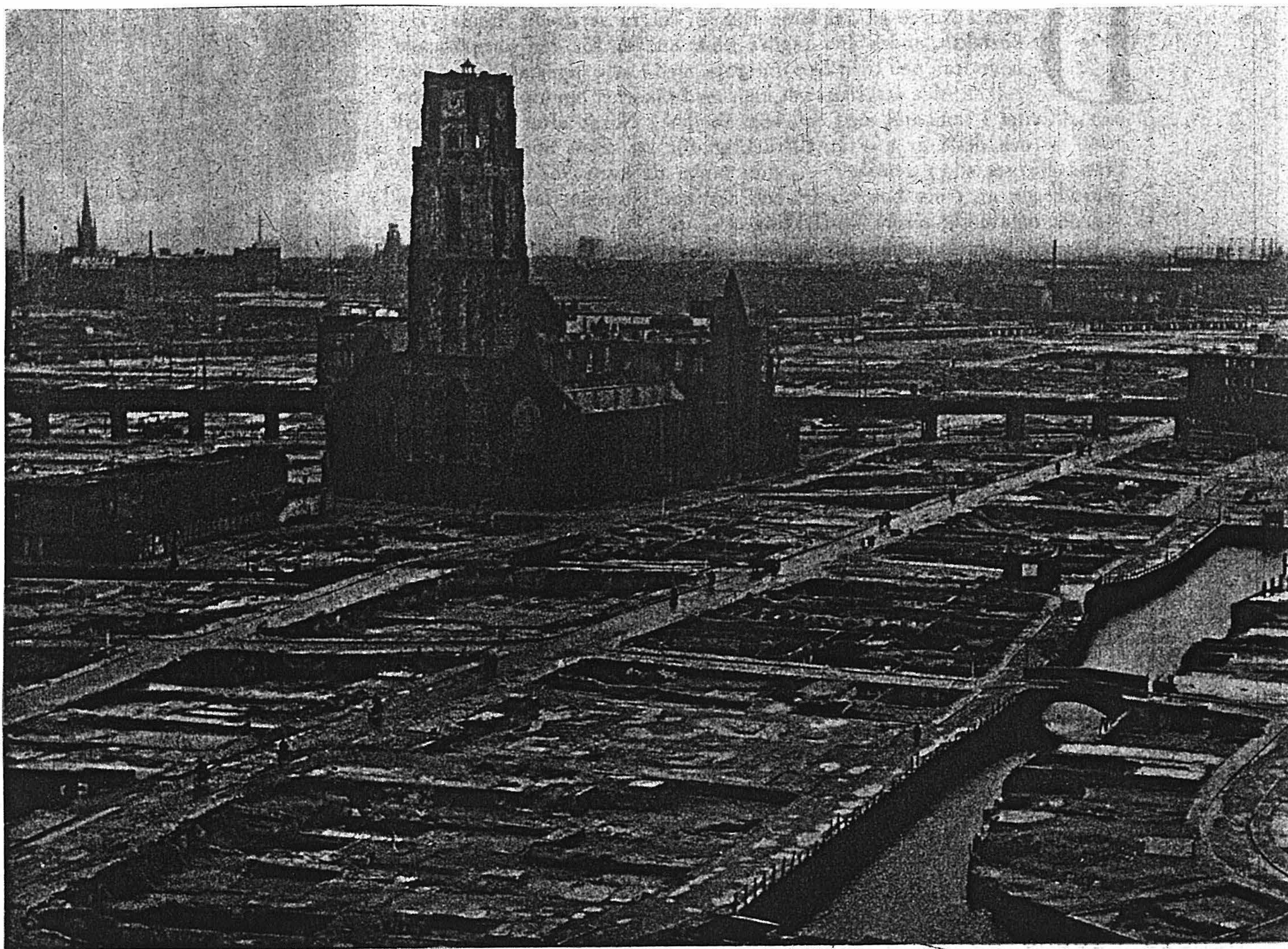
SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

Rotterdams centrum 14.5.40



Den historiska stadskärnan 20.5.40

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40



Tyska ingeniörstrupper sprängde och röjde på några veckor bort ruinerna som varit Rotterdams historiska Altstadt. Så såg stadens centrum sedan ut resten av kriget.- 780000 människor blev hemlösa.Oersättliga värden förlorades.

Då kriget kom till Holland

Gryningen hade ännu inte inträtt torsdagen den 10 maj 1940 då kriget kom till Holland med luftlandsättningar ,bombningar och över gränsen invällan Tyska pansarförband. Över Waalhavens flygplats i Rotterdam dalade kl 05.3 fallskärmstrupper ner i ett regn av lysbomber och de närmaste timmarna utkämpades förbittrade strider som inledning till 4 dygns gatustrider i Rotterdam. Strategiska broar i staden besattes av tyskar som luftlandsatts på Maas i gummibåtar från sjöflygplan.Tyskarna besatte bla Holland-Amerikalinjens 28000-tonnare "Statendam" vid rederiets kaj i Rühaven och därifrån sköts det i alla riktningar. Holländskt artilleri sköt fartyget i brand och det utbrändes helt under den följande veckan .Tyska störtbomb are sänkt jagaren "Van Galen" på Maas och Amerikalinjes "Veendam" på

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

15450 brto n.Tyskt flyg strödde minor längs Holländska kusterna och i flodmynnigar och hamninlopp. På e.m 13.5 höll tyskarna norra sidan av Maas besatt, Holländarna södra sidan. På f.m den 14.5 inleddes kapitulationsförhandlingar.Tyskarna var förbittrade över motståndet och avsåg att statuera ett exempel genom att terrorbomba Rotterdams historiska gamla stadskärna med dess gamla köpmans-och handelshus, kyrkor,sjukhus, skolor och museer. Kl 13.25 lyfte Kampfgeschwader 54 i 2 stridsformeringar med 50 plan i varje, men försök gjordes att per radio återkalla förbandet eftersom en Holländsk kapitulation var endast en fråga om ngr timmars förhandlingar till. De flesta planen hade dock dragit in sina i luften släpande radioantenner och endast 43 plan nåddes av ordern att återgå till basen. Övriga 57 plan fällde i våg efter våg 97 ton spräng- och brandbomber över stadens centrum kl 14. Inga flyglamrssirener varnade befolkningen ochinte ett skott avlossades mot de anfallande planen som vräkte ut sina bomblaster från låg höjd. På ett sjukhustak sågs personalen breda ut rödakors-flaggor men till ingen nytta. De första bombmattorna föll över stadens huvudgata Schiedamschedijk där mycket folk var i rörelse.I en skola dödades alla barn i sina skolsalar. Huvudvattennätet sprängdes sönder och omöjliggjorde släckning av de otaliga bränder som utbröt.I 3 dygn brann Rotterdams centrum i ett 3 km långt och 1 km brett jättebål i vars utkanter man sprängde hus för att hindra eldens spridning. Särskilt nattetid var synen på en gång fasansfull och fascinerande, av en säregen skönhet. Dånet hördes km-vitt omkring, luften var fylld av brinnande papper och träspillror. Man kunde bara begänsa eldens utbredning, att släcka var omöjligt. Ännu en vecka senare brann det i ruinerna och 17 dygn efter bombraiden grävdes instängda människor fram ur skyddsrum, många av dem sinnessjuka.-
980 människor dödades, 2000 sårades, 78000 blev hemlösa.Tyskarna satte snabbt igång med att systematiskt jämna centrum med marken och inom några veckor var city en öken av källarmurar och husgrunder.Efter en tid trodde nyanlända tyskar att detta var Engelsmännens verk.

Historik

Laståangare på 991 brton byggd 1903 vid Laxevaags Mek Verksted i Bergen av stål.(Ex Gulli,Vera8 L 64,8.B.9,9 Tillhörig red AB Jamaica (Sven Salén) i Stockholm som 1928 inköpt ss Gulli från Kristinehamn. Byggd som Norska ss Vera. Welldäckad med 2 för- och en akterlucka, 2 master, back och rundgattat akterskepp. 1340 dw. 650 ihkr tripplemaskin. Våren 1928 ombyggd och moderniserad vid Eriksberg mdd bla inredning för 10 passagerare, rymlig och tilltalande, Sigrid Matthiessen avgick 22.4.28 direkt från varvet till Rotterdam för att lasta bananer till Köpenhamn

SIGRID MATTHIESSEN 10.5.40

och Stockholm "Banankompaniet" hade då 6 ångare i trafik på den routen varav 2 förhyrda, och 3 av dem gick mellan Rotterdam och Oslo/Göteborg. 12.1.32 kolliderade SM i tjocka vid Haaks fyrskepp med tyska trålaren Irene och kom till Rotterdam med plåtskador tvärs lucka 3 BB Irene kom in till Ymuiden med krossad stäv. - 4.1.35 exploderade högtryckscylindern i maskin då SM passerade Jutholmen strax söder om Dalarö på väg in till Stockholm. Ingen skadades men ångaren måste bogseras till Finnboda varv. - Den 6.12.36 på resa Rotterdam-Sthlm med Styckegods och bananer rände SM i snötjocka på grund vid Garpens fyr i Kalmarsund och infördes först 13.12 av Helios till Kalmar för lossning. Vid besiktning i Oscarshamn kondemnerades fartyget p.g av omfattande bottenskador, men rederiet lät ändå kosta på henne reparation 1937 vid Oscarshamns varv. - Efter att under resten av kriget ha gått på Tyskland utan att råka ut för några krigshaverier lämnade SM den 24.7.45 Göteborg med de första svenska trähusen till Holland, 20 st sjukbarracker till Rotterdam. - Det enda alvarligare haverier under kriget var en kollision i Kielkanalen den 13.2.44 med ett tyskt landstigningsfartyg varvid hon fick förstäven intryckt - (Se: 13-2-44) I sept 46 såldes hon till red AB Tern (Axel Hansson) I Västervik för 500 000:- och fick namnet Maria Hans. Hon gick sedan genom ytterligare ett par händer innan hon i juli 51 såldes till British Iron & Steel Corp i London för att i aug 51 avhämtas i Göteborg av en högsjöbogserare som via Kielkanalen släpade henne till nedskrotning i Grangemouth. Red AB Westindias "Lillie Matthiessen" på 1015 brton B 05 i Stavanger L 70,3 B 10,1 650 ihkr (Ex Imperator) såldes i febr 1952 till Belgien för 384 250 kr och skrotades ner i Antwerpen.

BOTHNIA 12.5.40

BOMBAD AV TYSKT FLYG UTANFÖR RAMSKÄR - FÖRTS TILL KIEL,MEN FRIGAVS 30.5.

Sammanfattning.

Sjöförklaring hölls i Göteborg 20.5.40 om det tyska flyganfallet mot Bothn: den 12.5,sedan 1e styrman anmält sig till sjöförklarings avgivande.1e styrman, 2e maskinisten och 8 man i BB livbåt hade av en tysk minsvepare infört till Aarhus. Det var känt att Bothnia 15.5 med befh och resten av besättningen ombord den 15.5 medtysk prismanskap införts till Kiel,men sjöförklaringen kom att avhadda enbart flygattacken,och vad som sedan hände Bothnia framgår inte alls. För att få klarhet i det måste man gå till SKN:s arkiv och UD:s arkiv som ger fortsättningen som i korthet var den att Bothnia frigavs den 30.5 av Tyskarna på villkoret att den Italiendestinerade laste skulle lossas i Trelleborg f.v. b till Italien med tåg .All sjöfart söderu stoppats den 10.5 i och med den Tyska storoffensiven mot Holland,Belgien och Frankrike,som slutade med Tysk seger vid midsommar 1940 och Frankrikes kapitulation.

1e styrmans rapport till KK

Avgick Göteborg sön 5.5.40 kl 09 destinerad till Savona & Genua med rumslast av 1450 ton torr blekt sulfitmassa (silkesmassa). Djupg. F 15′2″ - A. 17′1″ . 21 ombv. Ingen lots. Beskjuten av tyska luftstridskrafter sön 12.5 c:a 10 sjömil utanför Ramskär.Vind NO 4-5 Beaufort.Befh pm bryggan, utkik på backen. Ingen skadats såvitt känt.Möjligen kylskador.Skador på fartyget änne ej konstaterade. Göteborg 17.5.40

C.Lindström

1e styrman

Journalutdrag

Sön 5.5 kl 09 avgått från Göteborg. Resan fortsattes under konvoj och med lots utan att något nämnvärt inträffade till

Sön 12.5 kl 02.07 lättades ankar innanför Storö och fortsatt resan.

Till kl 02.55 gått under pejling, logg = 3, Ramskär i N 6° O,distans 4′.

Kl 04 kurs S 67° W, logg = 12′.

Kl 04.20 en tysk flygare anfallit med maskingevärseld.Fartyget stoppade omedelbart,livbåtarna gjordes klara och började firas. Luftanfallet fortsatte hela tiden men eldgivningen från planet slutade när livbåtarn nått vattnet. Samtidigt kom en a nnan tysk bombmaskin inflygande akterifrån och fällde en bomb som exploderade i vattnetc:a en fartygslängd för om fartyget. Order gavs då av befh att bemanna livbåtarna. Kl 04.30 lämnades fartyget av båda livbåtarna och STB båt med befh roddes som syntes upp i vinden akter om fartyget.BB båt under 1e styrmans befäl fortsatte under rodd in mot kusten åt Koster. Vinden var hårs NO,styrka 4-5 Baeufort och sjön växande med överspolning. Kl 06.30 syntes att det ~~skotts~~ fyrades på ombord på ss Bothnia som sågs göra en rundsvängning

BOTHINA 12.5.40

och sedan sätta kurs mot Norska landet. Under tiden hade STB båt försvunnit ur sikte från BB båt. C:a kl 08.30 togs BB båt ombord av en Tysk minsvepare som kl 15.30 mån 13.5 kom in till Aarhus.BB båt medförde Ie styrman, 2e maskinisten och 8 man. I STB båt befann sig befh och 10 man.

Göteborg 17.5.40

Ie styrman

Crew List (Egna kompl.)

Befh Anders Daniel Widesjö, Ståthållargatan 14,Göteborg,4.4.88 Skaftö I Sv.Lloyd sedan 1912.
Ie styrman Kurst Henrik Lindström, F-94, ett år i rederiet
2e styrman Jack Sommar Bruzelius, Stockholm, 9.1.07 Sthlm
Chief Victor Emanuel Johansson
2e maskinist Karl Fredrik Sjöquist, f-78, 50 år t. sjöss.
Timmerman Gustaf Adolf Bergman, 42 år, t. sjöss 1911.
Matros Erik Torsten Palmblad, f-00
Matros John Gustaf V.Johansson
Lättmatros Nils Gunnar Karlsson
Lättmatros Oskar Helge Andersson, F-09
Jungman Åke Eliel Pehula
Stuert Frithiof A.H.Andersson
Kock John O.E.Olsson
Mässuppassare Bertil Teodor Johansson.
Donkeyman Gustaf Birger Ahl
Smörjare Charles O.S.Tjäder
Eldare John Reinhold Bonnander
Eldare Adolf U.Söderström
Eldare John E.I.Persson
Lämpare Karl Arthur Alexandersson
Maskinelev Kurt H.E.Allthin,f-18 (T.sjöss vårem -37)

Nästanalla mönstrat på i Göteborg 3-4-5-40.

Sjöförklaring i Göteborg 20.5.40 kl 13

Sakkunniga:Lotskapten K.P.Kullander & sjökapten Magnus Lundberg
Advokat Johan Ramberg för rederiet & SKN.

"Rapport har ingått att Bothnia med befh och 10 man den 15 maj anlänt till Kiel. I saken intresserade äro SKN, Försäkr.AB Ocean såsom lastassuradör och Billeruds AB,Säffle såsom lastägare.

1e styrman Lindström: Planet som beskjutit Bothnia hade haft Tyska nationalitetsmärkningar. Inte sett om bombplanet haft samma beteckningar. Bothnia haft svensk flagga hissad akterut,svenska flaggan målad på båda sidor midskepps samt på solsegelstället akterut,samt därtill de sedvanliga blågula banden målade på låringar och bogar och de svenska färgerna

BOTHNIA 12.5.40

målade på Ians och 4ans luckpresenningar. Lindström hade lämnat vakten kl 04 men en stund senare åter gått upp på bryggan och pratat med 2e styrman. Han hade då fått se ett flygplan och då genast skyndat ner och varskott befh varefter han gått till sin hytt och börjat dra på sig sjöstövlarna. Medan han höll på med det hörde han skottlossning.Det först synliga planet hade cirklat runt fartyget och , när det haft solen bakom sig, avlossat kulsprutesalvor mot fartyget vars besättning tidvis tagit betäckning men däremellan arbetat med att fira livbåtarna. Planet slutade skjuta då båtarna låg i vattnet men samtidigt kom ett annat plan som fällde en bomb som kreverat föröver. Befh gav då order att besättningen skulle gå i båtarna och fartyget övergavs utan att någon fick med sig något av sina tillhörigheter. Sedan Lindströms båt kommit i lovart om Bothnia hadexBBxbåtxn den andra båten försvunnit ur sikte. Man hade inte sett någon prisbesättning börda Bothnia.När det åter började fyras i fartygets pannor hade ingen livbåt kunnat iakttags i dävertarna ombord. Befh på den tyska minsveparen, som kommit i riktning från Aarhus, omtalat att han haft order att söka efter livbåtarna. I Aarhus hade hamnkaptenen sagt att det utfärdats en allmän order att stoppa alla västgående fartyg för att förhindra att de blev kapade av engelsmännen. Befh på minsveparen, löjtnant Peders, hade talat god svenska och sagt detsamma. Bothnias skeppsdagbok inlämnats till Hamnkommandanturen i Aarhus där ingen anmärkning gjorts mot att det beskjutande planet i dagboken angivits som tyskt.

2e maskinist Sjöquists: Kom upp på däck vid skottlossningen. Såg ett plan med tyska beteckningar flyga runt fartyget och avlossa maskingevärssalvor. Gick då ner under däck igen,varskodde chefen och fortsatte upp till båtdäck dit befh beordrat alla att klargöra båtarna. Även bombplanet var tyskt. Under rodden hade Sjöquist,som bara haft maskintofflor på fötterna, fått sitta med fötterna i vatten hela tiden och härigenom ådragit sig reumatisk värk som han nu behandlades för.

Timmerman Bergman: Suttit i mässen med 2 kamrater då motorbuller från ett annalkande plan hördes. Då han kom ut i gången hördes smattret av automatvapen. Skyndat upp på däck och sett ett tyskt plan kretsa över Bothnia på låg höjd. Planet återkom från BB till STB under eldgivning mot backen där utkiken befann sig.Kulorna hade träffat backen. Ytterligare 3 gånger flög planet över Bothnia och besköt fartyget. Ingen varning hade utfärdats. Även bombplanet varit tyskt. - Befh på minsveparen hade talat svenska och sagt att en allmän order utgått att stoppa alla fartyg med kurs mot England för att inte engelsmännen skulle kapa dem.

Matros Palmblad: Suttit och ätit i mässen då han hört motorbuller från ett plan. En stund efteråt hade utkiken kommit nerrusande och ropat att fartyget blev beskjutet. Palmblad satta då på sig ett livbälte och

BOTHNIA 12.5.40

stannade under däck tills det kommit order att båtarna skulle sjösättas. Under firningen av båtarna hade besättningen 3 gånger måst springa undan och kasta sig i skydd mot beskjutningen.Sedan besättningen lämnat i båtarna i de kläder de gick och stod i hadebombplanet kretsat runt i närheten på låg höjd. Båda planen haft tyska beteckningar.

Lättmatros Andersson: Suttit i mässen och ätit. Hört motorbuller, gått ut i gången och då hört skottlossning. Samtidigt kom utkiken nerrusande och ropade att de skjutit efter honom. Alla tagit på sig livbälten och på order härom skyndat till livbåtarna. Under arbetet vid båtarna hade alla tvingats ta skydd flera gånger.Vid ett av dessa tillfällen hann inte Andersson ner under däck utan måste ta betäckning bakom sanitetstanken, som då träffats av ett skott så att vattnet börjat rinna ut. Hamnkaptenen i Aarhus ville göra gällande att planen varit engelska med tyska nationalitetsbeteckningar.1e styrman hade då genmält att det verkligen varit tyska plan på vilkethamnkaptenen svarat," Det var var väl ett misstag då."

Maskieåev Allthin: Befunnit sig i mässen då beskjutningen började. Han hade inte sett några tyska märken på bombplanet,men väl på det planet som besköt fartyget gång på gång.

KK memorial 18.6.40

Fartyget uppbringades av tyskaraa efter att först hava bombarderats och beskjutitis med ksp-eld av tvenne flygmaskiner. Enligt samstämmiga uppgifter från de ombordvarande i BB livbåt hade Bothnia svenska flaggan hissad vid tillfället.Dessutom var svenska flaggan målad midskepps å båda sidorna samt å solsegelställetakter. Täckpresenningarna å 1ans och 4ans Luckor voro därjämte utmärkta med de blågula färgerna,liksom bogar och låringar. Bo Bergström

---

Journalutdrag 5-15-5.40 SKNEIII 174

Sön 5.5.40 kl 09 avgått från Göteborg destinerad till Savona/Genua med last av 1450 ton silkesmassa. 260 ton WB. 330 ton bunkers. 21 ombv, alla svenskar. Kl 11.50 ankrat å Danafjord vid Vinga Sand.

Mån 6.5 kl 06 hivat ankaret och fortsatt under eskort.Kl 13 erhållit order att anlöpa Lysekil i avvaktan på vidare order från rederiet.Kl 14.27 ankrat på Brofjorden norr om Lysekil.

Tis 7.5 Kvarlegat på Brofjorden.

Fre 10.5 fått order från rederiet att imorgon fortsätta resan.

Lör 11.5 hivat upp 10.50 och fortsatt. Kl 17 ankrat vid Väderöarna.

Sön 12.5 kl 01.55 hivat upp och fortsatt. Kl 0.255 passerat Ramskärs fyr på

BOTHNIA 12.5.40

4'avstånd. Vind N 5,moderat sjö, något morgondis. Kl 04.10 siktat ett tysk plan som strax därpå försvann. Planet återkom kl 04.35 och lossade då varningsskott. Omedelbart stoppat maskin och lagt rodret dikt STB. Fartyget kom härigenom att svänga till kontrakurs.Denna manöver gjordes för att tydligare markeraa att varningsskotten uppfattats. Position N 58 36'- 0.10 43'. Planet fortsatte emellertid att cirkla runt och skjuta vilket uppfattades som en signal att lämna fartyget. Hela besättningen gått i båtarn och rott ut från fartyget.Planet upphörde då att skjuta,gick ner på mycket låg höjd och kastade ett papper i vattnet vilket upptogs av STB livbåt. På Pappret var skrivet en order att gå in till Skagen. STB båt roddes därför genast till fartyget och alla i båten gick ombord för att fortsätta resan. BB livbåt hade under tiden rotts så långt från fartyget att den inte kunde upptäckas ens med kikare. Givit ett flertal signaler i ångvisslan och seda styrt i den riktning där BB båt sist iakttagits,vilket stävade mot Norge. Flygplanet återkom då och började skjuta varför kursen lades om mot Skagen Då upphörde skjutningen. Skeppsråd hölls med återstoden av besättningen,10 man, och beslutades härvid att styra mot Skagen enligt order. Kl 06.30 slogs full fart i maskin. I den försvunna BB-båten befunno sig 1e styrman, maskinist Sjöquist, timmerman, kocken, matros Palmblad,lättmatros Andersso smörjare Tjäder, eldare Söderström, lämpare Alexanderson och maskinelev & Althin. - Kl 07.40 kom ett flertal tyska krigsfartyg och ett av dessa signalerade till Bothnia att följa efter. Kl 12.40 passerades Skagens fyrskepp. Kl 16.30 ankrat på Fredrikshamns redd, STB + 45 famnar. Kl 19 kom tysk prisbesättning ombord och mot kvitto överlämnade befh toll prisofficeen fartygets manifest, komnossement,sjömansrulla samt svenska och engelska mätbrevet. (Skeppsdagboken hade 1e styrman tagit med sig i BB båten)

Mån 13.5 Legat till ankars på Fredrikshamns redd.

Tis 14.5 kl 10.30 erhållitorder att göra klart för avgång.Någon vetskap om varthän resan skulle gå eller hur lång den blev kunde ej meddelas, varför komplettering av besättningen begärdes. Kl 14.30 kom 12 tyskar ombord för att vara behjälpliga vid fartygets navigering, nämligen en styrman, en maskinist, en maskinuderofficer, en båtsman, 3 matroser, 3 eldare och 2 signalmatroser. Kl 14.45 hyvat ankaret och fortsatt med sydlig kurs genom lång minsvept ränna. Kl 19.15 kom en tysk jagare och beordrade Bothnia att följa efter till Kiel.

Ons 15.5 kl 17 ankrat vid Laböe i Kielbukten.Tull och polis bordat . Tyska besättningen lämnat fartyget i en barkass. Kl 18.10 hyvat ankaret men ankratigen 18.35 i Stranderbucht, STB + 60 famnar. Prismanskap satts ombord. - Under sjösättningen av libåtarna 12.5 förlorades BB båt med hela dess utrustning.STB båt blev skadad vid såväl utsättningen som upptagandet p.g av att Bothnia slingrade starkt vilket hade till följd att båten fick hårda slag mot fartygssidan.

Ombord 16.5.40
Befh

BOTHNIA 12.5.40

Sv.Lloyd skrev 15.5.40 till SKN.

Ångaren fortsatte lördag 11.5 sin resa från Brofjorden till Italien.Den ankrade samma dags e.m vid Väderöarna och fortsatte 12.5 kl 02. Kl 04.20 samma dag blev ångaren stoppad av ett tyskt flygplan som besköt detsamma. Besättningen bemannade livbåtarna,av vilka den ena efter några timmar bleb upptagen av en tysk minsvepare. Den andra livbåten med befh och 10 man ombord har ännu icke hörts av. Huruvida fartyget sänkts eller kapats veta vi ännu icke,men skola meddela närmare detaljer så snart sådana ingått.

Dito 16.5.40

Enligt meddelande som idag ingått har Botnia införts till Kiel.Befh och de 10 man som gingo i den andra livbåten äro välbehållna ombord.

Dito 30.5.40

Överenskommelse har nu träffats att Bothnia skall avgå från Kiel till Trelleborg för att där upplossa sin last,vilken därefter skall vidarebefodrras med järnväg till Italien.Vi emotse tacksamt Nämndens bekräftelse på att resan Kiel-Trelleborg inkluderas i krigsförsäkringsbrev nr 6586.

Dito 2-15.6.40

Svenska Lloyd meddelade 2.6 SKN att Bothnia anlänt till Trelleborg kl 15 den 1.6 och den 10.6 översände rederiet till SKN div räkningar å uppehållskostnader i Kiel. SKN bad 14.6 Lloyd inkludera detta i sin generalräkning och frågade samtidigt efter BB livbåt som den tyska minsveparen infört till Aarhus. " Vi förmoda nämligen att det är denna båt som blivit ersatt i Kiel." - Lloyd svarade 15.6 att den förlorade livbåten inte hade kommit iland i Aarhus "utan sannolikt befinner sig ombord på minsveparen."

LASTEN SKNEVII 77

800 ton = 4000 balar torr blekt sulfitmassa från Billeruds AB,Säffle till SNIA-Viscosa,Milano.

650ton = 3250 balar torr blekt sulfitmassa från Billeruds AB, Säffle till Chatillon, Milano.

Lasten försäkrad för 664.040 kr i Ocean.

SKN betalade 10.10.41 till ANIA-Viscosa genom Riksbanken 61.313:24 kr
SKN -"- 13.10.41 till Chatillon -"- 59.764:45
Extra kostnader för omlastningar och tåg kostat totalt 121077:69

UD H-13460

UD. P.M. ang. ss Bothnia

Enligt meddelande från legationssekreterare Ekblad i Köpenhamn har han idag haft ett samtal med 1e styrmannen på Bothnia,varvid denne meddelade följande: Den 12.5 kl 04.20 c:a 10′ utanför 3-milsgränsen i höjd med Strä -

BOTHNIA 12.5.40

holmen upp mot norska gränsen,blev Bothnia utsatt för amgrepp av ett tyskt jaktplan,vilket under 10 minuters tid besköt fartyget med ksp-eld,varvid fartyget men icke besättningen träffades. Något senare anlände et tysk bombmaskin som fällde en bomb för om fartyget.Kl 04.30 gick besättningen i livbåtarna..Styrmannesn båt rodde omedelbart bort ifrån fartyget. Kaptenen synest däremot dröja kvar i fartgets närhet. Kl 06.15 märktes att rök steg upp ur Bothnias skorsten,varefter fartyget avgick i riktning mot Norge,sedan 3 tyska jagare setts styra upp mot Bothnia. Kl 08.20 upptogs besättningen i styrmannens båt av en tysk minsvepare under befäl av en kapten E.Peters.adress Lotsenweg 1, Danzig-Neufahrwasser.Denne hade såsom svar på förfrågan såsom orsak till aktionenmot Bothnia angivit att de Tyska strids krafterna hade order att förhindra all trafik västerut genom Skagerack. Styrmannen på Bothnia hade slutligen bett få framhålla att den del av besättningen som blivit tagen ombord på den tyska minsveparen erhållit den bästa nehandling. Beskickningen i Berlin och Oslo hava anmodats undersöka beträffande båten och återstoden av besättningens öde.

Stockholm 15.5.1940

Telegram från UD till Beskickningen i Köpenhamn 16.5

Svenska Lloyds Bothnia enligt uppgift införd till Fredrikshamn med halva besättningen. Sök bekräftelse. Telegrafera = Cabinet

Svar från Köpenhamn till UD 17.5.40

20 Edert 47. Bothnia anlöpte Fredrikshavns redd några dagar sedan varpaa varpaa fartyget avgick okaend destinationsort stop Elva svenska besaettningsmaen vaelbehaallna ombord = Hamilton.

Sv.Llloyd i brev till Utrikesministern,dat.20.5.40

...Vid sjöförklaringen,som denna dag upptagits inför rådhusrätten i Göteborg,framkom att ett tyskt flygplan,kommande från danska landet, utan varning med kulspruta börjat beskjuta vårt fartyg ,därvid befäl och besättnin omedelbart fick ta betäckning. Planet upprepade anfallet flera gånger och manskapets arbete med att sätta livbåtarna i sjön fick avbrytas varje gång flygaren närmade sig och upprepade beskjutningen. 1e styrmannen jämte en d av besättningen lämnade fartyget i BB båt och upptogs på en tysk minsvepar ilandsattes i Aarhus och har därifrån fortsatt till Göteborg. Det blev vid sjöförklaringen vidare klart ådagalagt att fartygethaft nationalitetsmärke målade å sidorna,på presenningarna över Ians och 4ans lastluckor samt på solsegelstället i aktern,varjämte svenska flaggan varit hissad. Innan livbåtarna hunnit lämna fartyget hade en annan flygare därjämte fällt en bomb för om fartyget. Till Eder kännedom vilja vi framhålla att fartyget befann sig på resa från Göteborg till neutral hamn med last av silkesmassa.Enligt hit ingången rapport har fartyget med befh och den del av besättningen so

BOTHNIA 12.5.40

icke anlänt till Göteborg, införts till Kiel. Vi vilja med denna anmälan avgiva vår kraftiga protest mot detta övergrepp, vartill de Tyska luftstridskrafterna genom det sålunda företagna anfallet gjort sig skyldiga gentemot värnlösa svenska sjömän, och förbehålla oss och vederbörande intressenter rätt till ersättning för all den skada och förlust som uppstått. Så snart protokoll över sjöförklaringen utskrivits, kommer 1 ex därav att från Rådhusrätten direkt tillställas Kungliga UD.

Göteborg 20.5.40
Svenska Lloyd

Telegram till UD fr. Gen.konsulatet i Hambrug 21.5

Prisenhof meddelat Bothnia infperd Kiel 15.5 undersoekning betraeffande lastens destination pagaar = Stridbeck.

Chiffertelegram UD till Légation Suède i Rom 22.5.40

S Lloyds Bothnia uppbringades infoerdes Kiel 15 maj paa resa Göteborg-Genua med last cellulosa Billerud 650 ton till Chatillon Sai 200 tom till Snia Viscosa Genua 600 ton till Snia Viscosa, Savona. Beskickningen i Berlin instruerad söka utverka tillstånd fortsätta resa. Sök utverka italienskt stöd för Richerts framställning = Cabinet.

Svar till UD från Rom 24.5.40

258 Edert chiffer 204xm Utrikesministeriet lovat instruera ambassaden i Berlin = Wirsén

Diplomatisk framstöt i Berlin 22.5.40

Berlinbeskickningen ingav 22.5 en Aufzeichnung till Auswärtiges Amt med begäran om att Bothnia får fortsätta sin resa till Italien eller återgå till Göteborg. (Generalkonsulatet i Hamburg gjort samma framställning till Prisenhof Hamburg) Berlinbeskickningen meddelade 23.5 UD att Italienska ambassaden gjort en démarche i Auswärtiges Amt som dock endast gåttut på att fartygets last måtte vidarebefordras till Italien snarast möjligt. Den 30.5 medgav Prisenhof att Bothnia skulle få avgå till Trelleborg för lossning.

Gen.konsulatet Hamburg 30.5 i brev till UD

Sedan generalkonsulatet på ab Billeruds AB, Säffle, idag telefonledes framställd begäran hos Prisenhof anhållit om medgivande för ss Bothnia att avgå till Trelleborg för lastens upplossning och vidare transport därifrån med tåg till Italien, har Prisenhof meddelat, attfartygets frigivning för detta ändamål omedelbart komme att anordnas.

(På UD HP 80c 3513 endast ett klipp ur Svenska Dagbladet)

Historik Eget

Lastångare på 1488 brton byggd 1918 vid Lindholmens varvi Göteborg av stål L 72,6 B. 11,4 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. Inköpt febr 1929 från red AB Pallas i Göteborg för vars räkning hon byggts

BOTHNIA 12.5.40

2290 dw. 660 ihkr . KK vol 23 förmäler att Bothnia 22.6.41 på resa Västerås-Rotterdam med 1990 ton järnmalm under uppankring i konvoj på Maas vid Schiedam påtörnades av ss Thor av Hamburg på 2526 brt vars STB sida slog emot Bothnias låring så att flaggstången bröts av och plåtar trycktes in på 6′ längd och 6″ höjd - KK Vol 26 :Under uppankring utanför Hook van Holland kl 19,30 å 24.9.41 på resa Rotterdam-Göteborg med 1448 ton kol i rummen och 380 ton koks på däck, befh Selim Anvén,Gtbg, f.29.5.99, lots & BO ombord, total mörkläggning,stark ebbström,draggade ss Consul Bratt hastigt ner mot Bothnia som då strände förliga ankarlanternan. Consul Bratt törnade mot Bothnias STB bog med sin BB-sida varpå hon skar över mot flodens södra sida samtidigt som hon draggade akteröver för att åter törna mot Bothnia som lyckats mildra kollisionnen genom att gira hårt STb med ½ fart i maskin.Bothnia fick skador på STB bog som åste tätas med cementkista.

Se vidare historik 20.11.41

HEMLIG

PROCYON 16.5.40

MINSPRÄNGD I MARSTRANDS SKÄRGÅRD MED MINLOTS PÅ BRYGGAN OCH BENSINLAST

Rapport

Avgick tors 16.5.40 från ms Nike på Havstensfjorden vid Uddevalla destinerad till Gävle. Dellast av 3342 ton bensin. Djupg F 14'6" - A14'6" 28 ombv samt minlots.
Minsprängts 16.5 kl 17.40 ½'SW Dyrön i Marstrands skärgård. Vind NO 4 ingen sjö, god sikt. Nefh och minlots på bryggan. Utkik på backen.

Journalutdrag

Tors 16.5 kl 14.40 avgått från ms Nike på Havstensfjorden med lots ombord Kl 17.30 bordade minlots.Fortsatt resan under dennes ledning. Omkring kl 17.40 inträffade en explosion i förskeppet om STB.Båda maskinerna stoppades omedelbart. Vid explosionen trädde styrmaskinen ur funktion och fartyget började gira BB. För att hålla kursen slogs full fart fram på BB maskin och full fart back på STB maskin, men som fartyget trots detta girade BB mot Skottholmen slogs strax därefter full back å båda maskinerna varigenom grundstötning undveks. Vid en första undersökning visade det sig att fartyget minsprängts och att ett stort hål sprängts i botten under djuptanken samt att tanktaket och skottet mellan djuptank och kofferdam samt mellan kofferdammen och lasttank nr 9 skadats.Dessutom ha däcken och närliggande partier av torrlastrummet splitterskadats. Bensinlasten i tank 9 skiftades till aktra tankarna i den mån detta var möjligt. Något av lasten har läckt ut. Bogserbåt rekvirerades från Göteborg för ev . behov och resan fortsattes till Göteborg där tillstånd erhölls att förtöja vid Ryanäs dit fartyget anlände kl 22.30

Göteborg 18.5.40

R.Nyström
Befh

Sjöförklaring i Göteborg lör 25.5.40 kl 15 Hemlig

Sakkunniga hamnkapten Sven Lundmark & sjökapten Magnus Lundberg.
Advokat Johan Ramberg för SKN
Kaptenen i Kungl. Flottans reserv, Douglas Forsblad, anmälde sig tillstädes under uppgift att han av Chefen för Västkustens Marindistrikt, viceamiral Åkermark, beordrats att närvara vid ärendets handläggning.
Ur sjöteknisk synpunkt inga frågor påkallade från sakkunniga.
Förutom befh, Ie styrman, Chiefen och 2 jungmän infann sig minlotsen, löjtnanten i Kungl. Flottans reserv, Karl Folke Berzenius.
Kapten Forsblad yttrade: Därest ärendet handlades offentligt, kunde sådana förhållanden uppenbaras, som med hänsyn till Rikets säkerhet borde hållas hemliga för främmande makt. I anledning härav hemställde Forsblad om att ärendet måtte handläggas inom stängda dörrar, vilket bi-

fölls av Rådhusrätten.

Utdrag ur maskindagboken

Tors 16.5 kl 14.15 stand by. Varierande manövrar vid avgångfrån ms Nike. Kl 17.37 stipp på båda maskinerna. Kl 17.40 fullfart fram å BB maskin och full fart back å STB maskin. Omedelbart därpå stopp och full back å BB maskin. - Vid minexplosionen 17.36 slog huvudtrömbrytaren från generator Nr I ifrån. Styrmaskin, smörjolje - och kylvattenpumpar stoppade. Generator nr 3 slogs inså fort som möjligt och styrmaskin samt pumpar startades åter. Under tiden , c:a 4-5 minuter, kördes huvudmaskinerna utan olja och kylvatten. Varierande manövrar till kl 22.16. Kl 22.30 väl i maskin

xxxx xxxx xxx

Sedan minlotseb och besättningsmännen fått avträda hördes

Befh Nyström: Tagit ombord lasten från m/t Nike på Hafstensfjorden.Före avgången hade befh 16.5 hos Sjökontrollen i Uddevalla begärt eskort för resan till Vinga Sand, där, enligt vad befh visste, ordinarie eskort påföljande dag skulle finnas tillgänglig, för den fortsatta resan. Befh därvid fått beskedet att Procyon endast kunde få eskort från i närheten av Dyrön. Då Procyon närmat sig Dyrön, hade befh fått se ett av marinens bevakningsfartyg vars namn eller nummer han inte kunde uppge. Befh hissade då signalen "P" (Jag önskar eskort),men bevakningsfartyget hade utan att lämna svar fortsatt i sin färdriktning. Procyon hade då följt efter ungefär långsides. Några minuter efter det Procyon anslutit sig till bevakningsfartyget, kom minlotsen ombord från ett annat marinfartyg.Kronolotsen som medföljt från Uddevalla, överlämnat navigeringen till minlotsen som sedan fram till minsprängningen ensam skötte navigeringen och gav order till rorsman.Befh var hela tiden på bryggan sedan minlotsen tagit över. Efter minsprängningen gick Procyon in till Hjärtholmen där lasten överfördes till tankar iland. Omkring 212 ton bensin läckt ut och gått förlorad, Efter lssoningen fortsatt till Eriksbergs varv i Göteborg och gått i torrdocka. Befh ej sett någon drivmina före ~~explosionen~~.

Kapten Forsblad,Marinen: För lotsning genom minbältet svarade endast minlotseb. Eskortfartygens uppgift skulle vara att på svenskt vatten skydda handelsfartyg mot uppbringning av främmande makt. Det hade varit en ren tillfällighet att det bevakningsfartyg, till vilket Procyin anslutit sig, uppehållit sig på platsen.

Ie styrman Nordberg : Vakthavande på bryggan. Tagit emot minlotsen och därefter tillsammans med befh uppehållit sig på bryggan till dess olyckan skett. Omkring 10 minuter innan minlotsen bordade hade Procyon anslutit sig till ett av flottans vaktfartyg som gått för om Procyon till dess olyckan inträffat. Ie styrman fått den uppfattningen att vaktfartyget girat något under färden.

PROCYON 16.5.40

Chiefen Brandén: Antecknat tiden för explosionen i maskindagboken efter klockan i maskinrummet.

Jungman Brandt: Utkik på backen sedan c:a 10 minuter före explosionen. Ej sett någon mina.

Jungman Sture Johansson: Rorsman från det minlotsen bordat fram till explosionen. Noggrannt följt minlotsens order.

Kapten Forsblad: Anmärkt att han fann det oförsvarligt att under fartyget färd genom minfältet ställa till rors en jungman med endast 6 månaders erfarenhet till sjöss.

Befh Genmält att yngre besättningsmän ofta brukade användas som rorsmän och att jungman Johansson var van vid styrning.

Sedan befh, Ie styrman, chiefen och jungmännen lämnat salen hördes:

Minlotsen Berzenius: 30 år gammal, till sjöss sedan 17 års ålder, avlagt sjökaptensexamen , sedan 2 år anställd som styrman på Göteborgs Stads inspektionsfartyg "Hamnen." - Sedan Berzenius av chefen för Göteborgs-eskadern fått order att lotsa Procyon genom minfältet, hade han med vaktfartyget Styrbjörn färdats till farvattnen vid Dyrön och därvid passerat genom minspärren. I närheten av Dyrönhade Berzenius gått över till ett mindre av flottan disponerat fiskefartyg och från detta borda Procyon. Han hade övertagit navigeringen och givit order till rorsman. Befh hela tiden varit på bryggan. Berzenius hade särskild utbildning för att lotse genom ifrågavarande minfält. Han hade tidigare lotsat ett 10-tal fartyg genom minfältet, därav några som varit större än Procyon. Han följde de av honom kända vanliga märkena i farleden men den starka strömmen hade gjort det svårt att hålla kursen. Berzenius förmodade att fartyget av strömmen drivit sidledes bordvart hän och därvid kommit in i minfältet och stött mot en förankrad mina. Han hade kunnat iaktta att Procyon avvikit i den önskade riktningen, men att fartyget varit trögt att lyda roder.

Crew list

Befh Ragnar Cornelius Nyström, Linnegatan 56, Limhamn, f-97 (9 mån.ombord

Ie styrman Gösta Nordberg, f- 06

2e styrman Hugo Nilsson, f -01

Chief Harry Brandén, f- 97

Ie maskinist Lennart Schöld, f -07

2e maskinist Harald Montén , F -01

Maskinassistent Harald Lund, f- 16

Stuert Gunnar Ellberg, - 95

Kock Nils Kristiansson, - 06

Uppassare Harry Gsutavsson, -16

Uppassare Per Bergman, ~~x16~~ - 23

Forts.

PROCYON 16.5.40

Crew list forts

Båtsman Axel Henriksson, -98
Matros Gustav Tammel, - 04 (est)
Matros Edvin Fogelberg, -17
Matros Anders Ryberg, -10
Lättmatros Heinrich Sies, - 06 (tysk)
Lättmatros Anders Granath, -15
Jungman Hans Brandt, -21 (26.4.39)
Jungman Hans Johansson, -23
Jungman Sture Johansson, -21 (4 veckor ombord, 6 mån. t. sjöss)
Jungman Erling Samuelsson, -17
Pumpman Hjalmar Johansson, -77
Motorman Gustav Almström, -88
Motorman Athanasios Anifantis, - 92 (Grek)
Motorman Karl Karlsson, -20
Motorman Eskil Åmark, -16
Motorman Karl Nilsson, -04
Maskinelev Kurt Schöld, -22

Minlots löjtnanten i Kungl. Flottans reserv, Karl Folke Berzenius, Gtbg 30 år

---

Chefen
för
Göteborgs-eskadern.
Avg.H Naut. 11/40

HEMLIG

Marindistrikschefen
Västkusten
Ank. d.15.7.40 Dnr.H 1349:1

Yttrande med anledning
av Procyons minsprängning.

Till Chefen för Västkustens Marindistrikt.

Enligt order får jag hämed vördsamt imkomma med yttrande med anledning av CMBV remiss av ank. 1299 H den 8.7.40.
Beträffande minlotsens kompenetns påpekas att densamma icke ingående diskuterats vid sjöförklaringen. Minlotsen besvarade de frågor som framställdes till honom i denna sak, men de ytterligare upplysningar han lämnade antecknades icke i protokollet, varför en fullständig redogörelse här lämna Efter genomgången reservofficersutbildning tjänstgjorde han i 2 år som styrman i red AB Nordstjärnans fartyg samt därefter 2 år å inspektionsfartyget Hamnen. Under det sista av dessa år avlade han hamnlotsexamen i Göteborgs hamn. Under praktiseringen lotsade han sålunda, under överinseende av en äldre lots, ett 100-tal fartyg av olika storlekar. Därefter har han under de ordinarie lotsarnas förfall upprepade gånger vikarierat som hamnlots och därvid alltid lotsat det fartyg som han stått i törn för, oberoende av storleken. Inga haverier ha därvid inträffat.

forts.

PROCYON 16.5.40

Med detta som utgångspunkt har han nu utbildats till minlots i nämnda spärr ochhade före Procyon-olyckan lotsat igenom ett 10-tal stora fartyg, bl.a Drottningholm. Även efter olyckan har han tjänstgjort vid spärren utan anmärkning,varför olyckan synes böra tillskrivas de svåra strömförhål andena vid olyckstillfället. Detta har framkommit vid den noggranna undersökning som företagits av Marinmyndigheterna och vid krigsrätt har åklagar icke haft något ansvarsyrkande.

H.M.S.Manligheten d. 13.7.40
Adolf Cassel
/H.C:son Uggla

Ink.KK 22.7.40
Till D.nr 154 H

KK Memorial 21.6.40 Ej för publicering
119 H.

Orsak till olyckan: försumlig navigering från minlotsens sida.

Vid sjöförklaringen har utrönts att denne,trots vackert väder och god sikt ,icke kunnat navigera fertyget efter de för honomkända märkena i fa leden. Om dessa varit Flottans hemliga ensmärken iland eller bestått av utlagda bojar i själva minfältet framgår ej av utredningen.Minlotsen
1) säger sig vid tillfället hava haft det svårt att av hänsyn till rådande strö hålla kursen och att fartyget av allt att döma drivit sidledes nordvart hän. Det hade därjämte varit trögt attlyda roder. - Under för hhanden varande omständigheter hade en med större fartyg förtrogen lots genast varit införstådd med deras handhavande och icke manöbrerat ett 13000-to fartyg - även om detta vore utrustat med tvemne maskiner - som em vanli bogserbåt.- Men även vakthavande styrman på kommandobryggan synes mig hava visat en ej ringa grad av oförsiktighet genom att överlåta ratten till en 6-månaders befaren 19-årig jungman vid gången genom minfältet. Styrmannen borde hava tillsett att både rodret och utkiken blivit skötta av gamla pålitliga sjömän och icke av unga pojkar med ringa praktik till sjöss.

3. Särskilda anmärkningar: Avgjort klandervärt är är beordrandet av en mindre erfaren utexaminerad sjökapten och reservofficer - med endast 2 års tjänst i handelsflottan som styrman i ett mindre inspektionsfartyg i Göteborgs hamn - att lotsa ett bensinlastat fartyg av Procyons storlek grad genom en relativt trång ränna i ett minfält.

Ex Officio
Bo Bergström
Sjötekniskk konsulent.

Kungl. Kommerskollegium.

(Obs. Memorialet 21,6.40 kommer före skrivelsen på sid 4)
Daterad 13.7.40

PROCYON 16.5.40

CMDV, Lindström, 17.7.40 till CM

Härmed får jag vördsamt återställa KK Sjötekniske konsulents memorial angående minsprängningen av m/t Procyon. Av Chefen för Göteborgseskadern vidtagen utredning rörande i memorialet angiven försumlighet från minlotsens sida, jämte de anmärkningar som gjorts mot de marina myndigheterna, bifogas. (Saknas på KK)

Av utredningen framgår att det av härvarande marina myndigheter bland tillgänglig personal knappast hade kunnat tillsatts en mera lämpad minlots än en sådan som var förtrogen med tjänsten som hamnlots. Det bör anmärkas, att till ordinarie minlotsar avsetts sannolikt mindre kompetenta befattningshavare (flk) å samtliga platser inom MDV där minlotsning förekommer, med undantag för spärr Marstrand, dit helt nyligen en särskild, till officer konstituerad minlots förlagts. Med anledning av detta förhållande har, då det gällt att lotsa större och mera svårmanövrerat tonnage, alltid särskilda, kompetenta lotsar uttagits, och som sådana ha sjökaptener med utbildning för hamnlotsning ansetts väl kvalificerade. Omständigheterna vid hamnlotsning torde vara rätt likamed minlotsningstjänst i trånga farvatten. Att sjöförklaringen i detta fall är ofullständig, kan icke lastas marina myndigheter. Av ovan angivna skäl hemställes att CM ville vidtaga sådan åtgärd, att anmärkningen måtte förfalla. Även beträffande anmärkningen angående minlotsens sätt att utföra lotsningsuppdraget, synes utredning hava givit vid handen att försumlighet icke lämpligen kan lastas honom. Minsprängningen torde vara att hänföra till en ren olyckshändelse som inträffat under svåra omständigheter.

Nya Varvet den 17 juli 1940

G.Lindström

tjf CMDV.

Kopia ikom KK från CM den 21.7.40

Kungl.KK
Sjötekn.konsulent
D.nr 154 H

Hemlig

Sthlm 24 juli 1940

Vördsam promemoria

Angående m/t Procyons minsprängning.

Sedan KK till mig för yttrande överlämnat remitterade handlingar och däri gjorda erinringar från Västkustens Marindistrikt angående löjtnanten i Kungl. Flottans reserv Karl Folke Berzinius kompetens som minlots å större handelsfartyg, får jag härmed vördsamt anföra följande:

Vid den inför Göteborgs Rådhusrätt avgivna sjöförklaringen, har vid förhöret med Berzenius antecknats att " han vore 30 år gammal, hade farit till sjöss sedan 17 års ålder ocg avlagt sjökaptensexamen samt vore sedan 2 år anställd såsom styrman å det Hamnstyrelsen i Göteborg tillhöriga inspekt-

PROCYON 16.5.40

ionsfartyget Hamnen.Det konstaterades även i protokollet att B. vore särskilt utbildad att lotsa fartyg genom ifrågavarande minfält,därav några so vore större än Procyon. På dessa fakta baserade sigmin utredning av den 21 juni 1940. Ch. för Göteborgseskadern har nu i sitt memorial till CMDVfastslagit att Berzenius efter genomgången reservofficersutbildning tjänstgjor 2 år som styrman i red AB Nordstjernans fartyg samt därefter 2 år i inspektionsfartyget Hamnen. Påståendet är delvis felaktigt.
Berzenius har nämligen under namnet Hansson endast tjänstgjort i ifrågavarande rederi som 3e styrman från tiden 25.5.36 till den 8.6.37 då han lämnad på egen begäran. Under en tidsperiod av 11 månader stod Berzenius inmönstrad i 4 av rederiets motorfartyg somavlösande semesterstyrman. I detta sammanhang förtjänar det att nämnas, att en oerfaren 3e styrman ombord å ett linjefartyg icke tillåtes föra självständigt befäl på kommandobryggan vare sig i skärgård eller på em kust. Han får som regel följa navigeringen och göra sedvanliga noteringar i bryggjournalen samt sköter dessutom - tillsammans med 4e styrman - maskintelegraferna vid in- och utgående i ham Det torde även ligga i öppen dag att en befälsperson icke anses besitta erfordeliga kvalifikationer som hamn- eller minlots, om han "under överinseende av en äldre lots" förhalat ett 100-tal fartyg inom Göteborgs hamnområde. Vad dessutom vikariatet som självständig hamnlots beträffar har, enligt uppgift från Göteborgs Hamnmyndigheter,detta endast förekommit unde ett par kortare perioder. Härvid är dockattmärka att en befh då merendels varit i tillfälle att "rättatill" en ev. påbörjad felmanöver,under det att tjänstgörande befälet och kronolotsen i fallet Procyon otvivelaktigt varit ur stånd att övertaga kommandot i det hemliga minfältet.
Det torde under sådana omständigheter icke synas opåkallat ,om mera erfarn lotsar kommit till användning å större fartyg vid viktiga genomfartsleders passerande. En omplacering, som ju även kommit till synes i de ändrade dispositioner vederbörande myndigheter vidtagit efter ifrågavarande sprängningsolycka. Jag delar därför icke Chefens för Västkustens Marindistrikt åsikt, att det " knappast kunde tillsatts en mera lämpad minlots ."

Ex officio
Bo Bergström

(Enligt hemligstämplat beslut den 27.7.40 översändes detta yttrande till CM , som tydligen inte återkom i ärendet.)

SKNEIII vol 176

Besiktningsrapport

På SÅAF;s anmodan inspekterade ing. Sten Haeger den 18.5.40 Procyon vid Ryanäs oljehamn,Göteborg och konstaterade att explosionen inträffat rakt under förliga djuptanken om STB som helt söndertrasts jämte sitt tanktak,

PROCYON 16.5.40

mellandäck och kofferdamm samt delvis förliga skottet till lasttank 9 STB från vilken c:a 200 ton bensin läckte ut varjämte en del bensin blev vattenblandad. (Fartyget var utlossat 20.5.)(Lasten värd 484.199 kr enligt Statens Reservförrådsnämnd 2.10.41) Bensinen i den skadade tanken hade genast med egna pumpar skiftats över till en av aktertankarna. Sedan hade efter förhalning till Hjärtholmen all bensin pumpats iland till en och samma tank för avskiljning av vattnet. Sedan avgasningscertifikat erhållits torrsattes Procyon den 23.5 i Eriksbergs flytdocka nr I. Vid ny besiktning 24.5 och följande dagar godtogs Eriksbergs anbud om reparation på 4 veckor till en kostnad av 203.577 kr. Procyon utdockades 18.6 kl 03.15 och haverireparationerna avslutades 26.7.40
Förutom plåtskadorna måste en rad andra skador åtgärdas som t.ex insättning av 2 nya ventil-och fönsterglas och ompackning av ventiler i en rad hytter,skylights och dörrar. 11 st lock på huvudmotorerna visade sig vara spruckna och måste kasseras. Befälet omtalat att utläckande bensin följt med kylvattnet in i såväl huvudmotorerna som hjälpmaskinerna varför chiefen, för att undvika " att någon olycka skulle kunna uppstå", lät stänga av kylvattnet under 5-10 minuter och under denna tudrymd blev maskineriet mycket överhettat. I övrigt omfattade reparationen värmeslingor,oljelaströr, länsledningar, pejlrör,luftrör, omnitning av bottentankar och en mängd sprungna växlar och naglar bl.a i centertankarna 1-9.
Vid explosionen krossades i salongen en ostkupa med teakfat och i mässen en ostkupa, 4 dussin kaffegods, 4 dussin dricksglas och 24 snapsglas.

Dispache Göteborg 22.11.41 Kaj Pineus

Dispachen ålagt SKN att betala 254.414:51

Egna noteringar

Historik

Motortankfartyg på 8982 brton byggt 1932 vid Kockums i Malmö av stål. L 147 B. 18,8 Tillhörigt Trelleborgs nya Ångf.AB (Jarl Malmros) i Trelleborg. 13625 dw. Nybyggnadspris 3.454.028 kr. Sjösatt 14.11.31,döpt av majorskan W.Malmros. Färdigställd och slutlikviderad 24.2.32 men på grund av de dåliga tiderna uppsköts provturen i 13 månader tills ett lämpligt befraktningsavtal tecknats. Provtur 31.3.33. Systerfartyg till Castor(se 31.3.41) och Pollux (14.8.42). Under år 1934 loggade Procyon 85962 naut.mil Det blir inte många dagar i hamn under ett år. Procyon konstruerad enligt Isherwoods "bracketless system". 18 lasttankar och i mellandäck 10 sommartankar. Pumprum mellan tankarna 4 och 5.2 st 8-cyl.enkelv.4-takts kompressorlösa trunkmotorer av Kockums fabrikat på tillsammans 4000 ihkr.Fart på last 13 knop. Ankarspel, 4 lastwinschar och förhalningsspel ångdrivna.

PROCYON 16.5.40

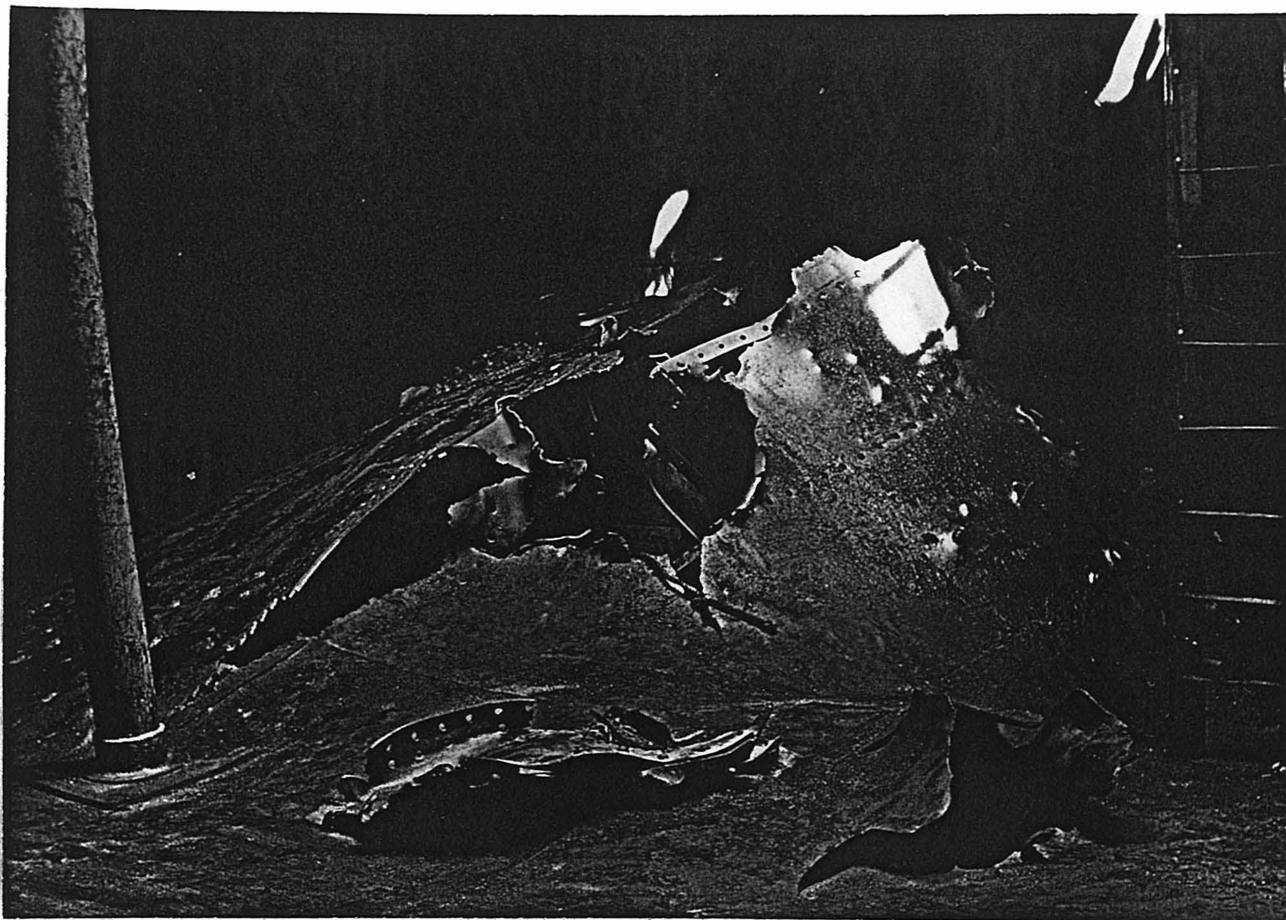
Inredning för befh och styrmän i brygghuset, övrig inredning i poopen. 14.3.37 grundstötte Procyon på utgående från kanalen i Corpus Cristi, Texas och måste ligga 6 veckor i docka i Galvestone för reparation av en svår roderskada. - 1937-39 gick Procyon, Castor och Pollux i tidsbefarktning för Standard Oil co. Ettpar månader efter haveriet 17.3.37 måste Procyon dockas vid Kockums för brusten propelleraxel och explosionsskada på start-luftledningen. - Vid krigsutbrottet 1939 rekvirerades de 3 systerfartygen av Svenska Staten = Statens Reservförrådsnämnd. Medan Castor kunde sättas in i lejdfart blev Procyon och Pollux upplagda. Procyon låg i Göteborg fram till 22.4.40 efter att ha rekvirerats 10.11.39. Gjorde sedan en resa för Reservförrådsnämnden Götebprg- Karlskrona - Norrköping-Södertälje-Sthlm och tillbaka till Göteborg/Uddevalla för en ny resa till Stockholm. Det var på denna den andra resan som minan kom ivägen. Från aug 40 fortsatte Procyon att göra resor i kustfart. 7.10.41 grundstötte hon i barlast på Djupstabådan strax N. Lysekil och assisterades ~~med skadat roder~~ MASKINRUMMET UNDERFYLLT till Gtbg av Frihiof som tillfälligt råkade ligga i Lysekil. (SE 7.10.41)

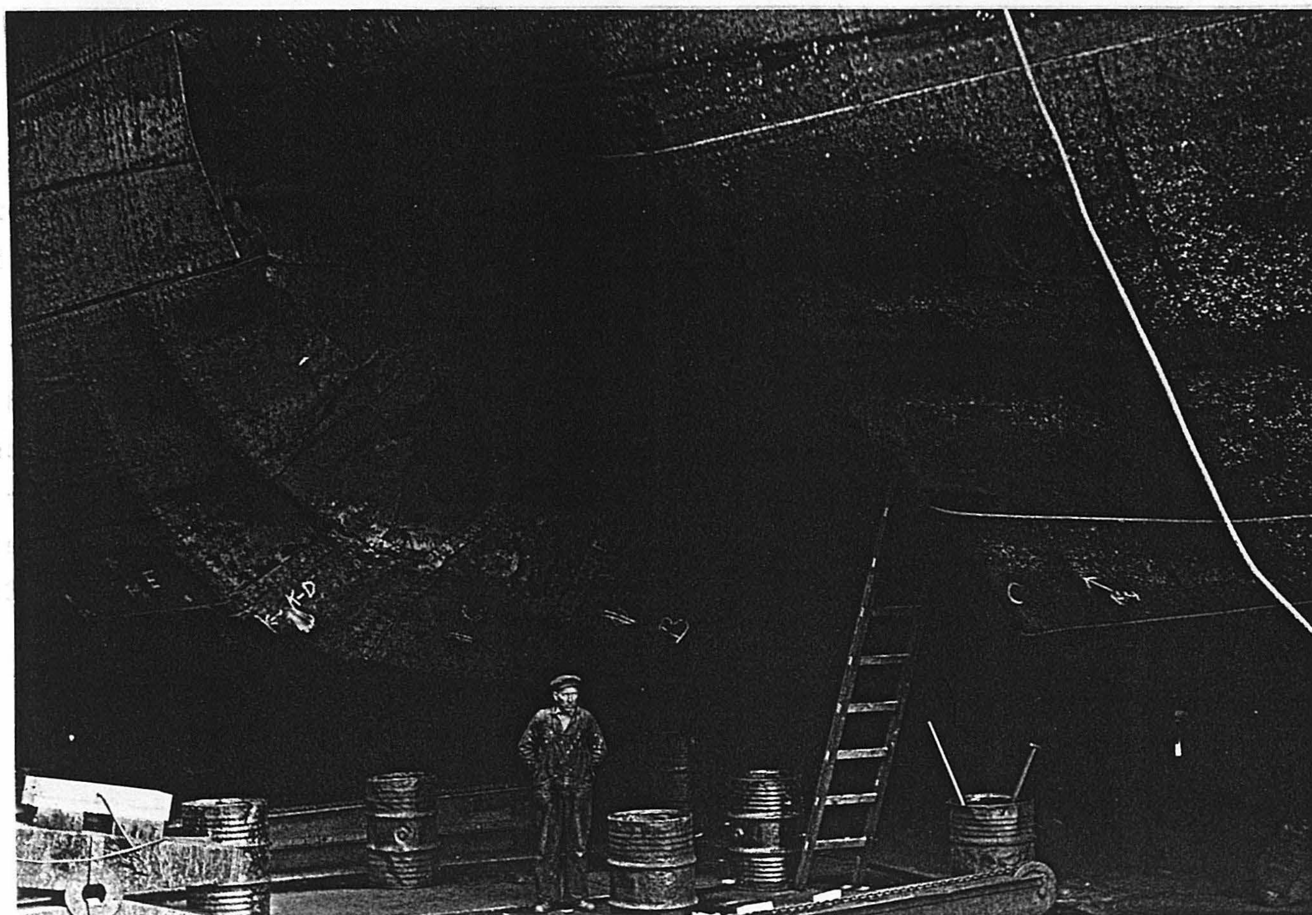
~~11.4.42 minskadades P~~ 11.4.42 minskadades Procyon utanför Jyllands västkust under en resa i tysk charter Hamburg- Oslo med 11359 ton bensin och oljor. (Se 11.4.42) Procyon gick i tysk charter liksom Pollux 1941-43. I jan 43 såldes Procyon för 3.100.000 till redAB Ericus (Dir.John Larsson) i Stockholm och omdöptes till Sunnanbris. Samtidigt sålde Trelleborgs Ångf AB även Pollux, Hamal, Rigel och Bellatrix till John Larssons rederier Ericus och Bellatrix i Stockholm.

I mars 46 såldes Sunnanbris för 4.600.000 till Arnt J.Mörlands Tankrederi A/S i Arendal och omdöptes till Jomaas. Tidsbefraktad oå 3 år för resor Venezuela/USNH till WSA. I sept 51 såldes Jomaas till Bernt Rasmussen i Kristiansand och fick namnet Benmore och i mars 56 gick Benmore vidare till C:ia Naviera Mara, Puerto Limon och blec DorisB. under Costaricaflagg. Hon ombyggdes till bulklastfartyg på 9350 brton och 12610 dw. Våren 58 överfördes fartyget på Westport Shipping Co, Nassau, Bahamas (senare Motorlines ltd) och fick namnet Baham Queen. I juni 60 gick Bahama Queen för ~~122000 pund~~ 122.000 pund till Fjärran Östern, fick namnet Yamanami, redat av Sincere Naviera SA i Panama. Och som Yamahani kom Procyon den 8.4.68 på sin sita resa till Kaoshiung på Formosa för nedskrotning.

SE 7.10.41
SE 11.4.42

PROCYON 16.5.40





ERIK FRISELL 19.5.40

MED FRI NÆVICERT PÅ HELA LASTEN SÄNKTS MED ARTILLERIELD AV U-37 c:a 45 SJÖMIL WSW ST. KILDA PÅ HEBRIDERNA. SJÖNK BRINNANDE KL 05.50 MED SVÅR BB SLAGSIDA. DET SISTA SOM SYNTES VAR SVENSKA FLAGGAN AKTERUT. DE 34 OMBV. BÄRGATS AV TRÅLAREN COBBERS AV FLEETWOOD?

ERIK FRISELL 19.5.40

Rapport

Avgick Buenos Aires 15.3.40 destinerad till Göteborg/H-b/Malmö.Rumslast 6627 ton majs, oljekakor och fodermedel. Djupg F 24′6″– A. 24′2″ 34ombv Erhöll 9.4.40 order att anlöpa Reykjavik för vidare order.Anlänt till Reykjavik 15.4 Den 14.5 erhölls telegrafisk order från rederiet att avgå till Liverpool för order. Avgick kl.04.30 den 16.5.40
Sänkt genom artillerield från tysk ubåt 19.5 kl.04.20 GMT 40-45 sjömil WSW St.Kilda,Hebriderna. Vind StW 4-5 Beaufort,måttlig sjö, god sikt Ie styrmans vakt. Utkik på backen. Sjönk av erhållna skador kl 05.50. Ingen skadad. Skepps- och maskindagböckerna förlorade.

London 27.5.40
G.Hansson Befh

BEFH rapport:

15.3.40 avgått Buenos Aires dest. till västkusthamnar i Sverige med last av 6627 ton fodermedel.Navicerts å hela lasten vilket befriat fartyget från att angöra Engelsk kontrollhamn. 34 ombv.
9.4 telegram från rederiet "Angör Reykjavik för vidare order."
15.4 anlänt Reykjavik.
Tis 14.5.agenten i Reykjavik fått telegram från rederiet:" Order Hansson proceed Liverpool for orders and instruct master obtain information from authorities on spot regarding safest route confirm =Malmfartyg."–
Jag sätte mig då i förbindelse med Engelska Generalkonsulatet och de Engelska militärmyndigheterna i Reykjavik och dessa hade sig ej bekant om minfält fanns på engelska västkusten utom utanför Liverpool där ett vaktfartyg finnes stationerat. De sjömilitära myndigheterna inte mottagit några rapporter om ubåtar på engelska västkusten de senaste 2 månaderna, men de meddelade mig att om jag så önskade kunde jag angöra Kirkwall eller Stornoway och där få uppgifter om något nytt inträffat sedan de lämnat England.
Tors 16.5 kl.04.30 avgått Reykjavik med kurs mot Stornoway. Kl.17.30 stoppats av hjälpkryssaren Worcestershire (Ex Bibby Line,Liverpool, 11402 brton byggd -31) utanför Westmannaöarna.Officerare bordat för undersökning av fartyget och jag frågade dem om säkraste vägen till Liverpool. Detta signalerades över till hjälpkryssaren som signalerade tillbaka befh instruktion:" Proceed direct to North Channel,then west of Isle of Man to 53°35′N – 4°.00′W .Then steer 096° to pilot vessel of Bar light ship.Do not deviate from the 096° course which is marked by lightbuoys." –För att inte missförstånd skulle uppstå avsändes båten till hjälpkryssaren och återkom med ordern i skriftlig form. Fortsatt resan kl.19. Kursen ändrades nu direkt mot North Channel, alltså W. Borra Head på Hebriderna, avstånd c:a 15′.

ERIK FRISELL 19.5.40

Fredag 17.5 styrt rv S 43° 0 hela dygnet.
Lör 18.5 styrt samma kurs som under gårdagen till kl 12 middag, därefter ändrat till rv S 45° 0.
Sön. 19.5 styrt rv S 45 0 fram till kl. 04.20 då olyckan inträffade. Position kl 04 c:a 40-45' WSW St.Kilda. Vind StW 4-5 Beaufort, måttlig sjö, klar luft med strömoln. C:a kl.04.20 kändes en skakning i fartyget en dov explosion hördes och en vattenkaskad steg upp på STB sida. Maskinerna stoppades omedelbart och livbåtsalarm gavs i sirenen meddelst upprepade stötar. När befh kom ut på däck och mötte Ie styrman sade denne att en torped troligen passerat under fartyget och exploderat om STB. En ubåt dök nu upp 3-400 meter från STB låring och dess fördäckskanon riktades mot oss. Livbåtarna bemannades och sjösattes fortast möjligt. Ingen hann medtaga några tillhörigheter från fartyget. Vid sjösättningen av STB båt observerade befh att chiefen och telegrafisten saknades. Han tillropade 2e styrman, som var i båten, om han sett dem och fick till svar att han sett dem springa till BB båt. De som firat STB båt samt befh och 2e maskinisten firade sig ner i båten längs livlinorna varefter fånglinan genast kapades enär båten i sjöhävningen slog mot fartygssidan som var lovarts sida. Ubåten följde längs STB-sidan med kanonen riktad mot livbåten hela tiden. Då den närmat sig tillropades vi från dess torn vart vart vi skule hän: "Wohin sollen sie?" Befh svarade att lasten var från Buenos Aires till Sverige men att vi blivit beordrade till Liverpool för order. "Ich weiss dass die Engländern den ladung haben sollen," svarade ubåtsbefh" das Schiff wird versenkt!" Det upptäcktes nu att folk ännu fanns kvar i Erik Frisell. Båda livbåtarna roddes tillbaka till fartyget och STB båt tog upp Ie maskinisten och BB båt en motorman och maskinassistenten. De hade uppfattat livbåtssignalerna i siren som en stoppsignal och stannat kvar i maskinrummet. Ie maskinisten medtog då kopior av konossement och manifest. Befh hade, då han gick i livbåten, medtagit mätbrev, mönstringsrulla, navicerts, räkenskapsböckerna och nationalitetsbeviset. STB båt roddes åter till ubåten och lämnad kopiorna av manifestet och konossementen till Ubåtsbefh som beordrade livbåten att omedelbart avlägsna sig. Kl.04.50 började ubåten beskjuta Erik Frisell och det andra skottet exploderade i salongshuset som genast råkade i brand. Efter ytterligare skott mot STB-sidan gick ubåten akteröver och besköt fartyget akterifrån. Sedan ett 20-tal skott avlossats avlägsnade den sig i ytläge. Erik Frisell hade då stark BB slagsida och sjönk k.05.50 med stäven före, brinnande midskepps. Det sista som syntes var svenska flaggan i aktern. Flottar och spillror flöt upp. Satt segel i livbåtarna och kurs mot Hebriderna.

ERIK FRISELL 19.5.40

Vid 07-tiden siktat en rök om STB och kl.08 skroven av trålare.Seglat mot dessa med STB båt. BB-båten fortsatt mot land. 09.30 upptogs alla i STB båt av trålaren Cobbers av Fleetwood,befh A.Coxell, och fick ett synn erligen vänlit mottagande ombord. Kl.10.15 tog Cobbers även upp allai BB båt. Det var 3 armerade trålare som alla var ute på fiske under ledning av lieutnant G.H.Ashton, som rapporterade sänkningen till marinmyndigheterna. Fisket avbröts och kurs sattes mot Stormoway med livbåtarna på släp efter två trålare.

Mån. 20.5 kl.05 anlänt till Stornoway.Befh, Ie styrman och lieutn. Ashton gåt iland och rapporterat till myndigheterna. Kl 07 landsattes hela besättn. i livbåtarna. Rapporterat till svenska vicekonsuln i Stornoway och befh på f.m. talat i telefon med generalkonsulatet i London som sade att besättningen tills vidare fick kvarstanna i Stornoway,Konsulatet ordnat inkvartering och besättningen ekiperats med de nödvändigaste klädespersedlarna.Många kommit i båtarna med en kappa över nattdräkten, barfota eller med tofflor på fötterna. Tullen tagit hand om livbåtarna.

Tis 21.5 Befh talat i telefon med generalkonsulatet i London som inte hade några besked att ge för dagen och som förordade att sjöförklaringen uppsköts tills vidare.

Ons 22.5 Befh i telefonkontakt med generalkonsulatet. Motormännen Björk, Thour,och Nilsson avmönstrats för transport till ett svenskt fartyg i Liverpool._Kockelev Mannerström avmönstrat för transport till ett svens fartyg i Cardiff. Samtliga erhållit hyra t.o.m 23.5

Tors 23.5 Ett telegram från Generalkonsulatet i London ordnat med besättn. avresa till London.

Fre 24.5 kl 03 avrest från Stornoway

Lör 25.5 09.05 anlänt London där konsulatet ordnat inkvartering för besättningen. Anmält mig å Generalkonsulatet.

London 27.5.40
Gustav Hansson
Befh

Sjöförklaring på Generalkonsulatet i London fre 31.5.40 kl 10

Sakkunniga: Befh K.E Thunberg och Ie styrman Karl Axel Andersson från sänkta m/t Sveaborg.

Vicekonsul Kjell A.Axelsson ställt frågor som Befh i sammandrag besvara

Befh: När Island besattes av Brittisk militär den 9.5 kom en officer ombord och frågade om jag själv var villig att ta fartyget till Engelsk hamn,förslagsvis Clyde, enligt myndigheternas instruktioner. jag svarade "Ja,under förutsättning att jag först erhåller order härom från mitt rederi.Enligt de Nrittiska myndigheternas utsago är

ERIK FRISELL 19.5.40

Island fortfarande neutralt och jag anser att de engelska myndigheterna inte kan ge order åt ett neutralt fartyg i en neutral hamn." - Vid explosionen kl.04-20 den 19.5 var jag i kontoret under bryggan men märkte skakningen i fartyget. Jag var uppe på bryggan en halv minut senare. Omkring 2 minuter efter explosionen visade ubåten sig c:a 300 meter från vår STB låring. (Explosionen troligen en torped som exploderat under vattnet). Det var just vid soluppgången. Våra nationalitetsmärken hade nymålats i Reykjavik strax före avgången. En stor svensk flagga var uppställd på poophustaket och omedelbart efter explosionen hissade vi svenska flaggan akterut. Ubåten var tysk. Fartyget sjönk 05.50, det sista vi såg var svenska flaggan. Vi bad inte ubåten om bogsering mot land. Inga telegram avsänts eller mottagits efter avgången från Reykjavik. Flottarna stod på lucka 2,3 och 4 och lastbommarna var upphissade så att de skulle kunna flyta bort utan hinder. Livbåtsmanöver hållits i Reykjavik.

Ie Styrman: Vakthavande kl.04.20 Vid en lätt skakning i fartyget genast slagit stopp i maskin,rusat bort till sirenen och givit livbåtsalarm och samtidigt sett en c:a 20′hög vattenpelare 100 meter från STB-sidan. Beordrat rorsman till livbåten och själv skyndat till BB båt. Frisk bris, gropig sjö. Sjösättningen av BB båt gått utan anmärkning. Då livbåten låg mellan ubåten och fartyget ropade ubåtsbefh i megafon till Ie styrman att det fanns 2 man kvar på Erik Frisell och uppmanade honmm att rädda dem. Sedan detta gjorts iattagit beskjutningen av Erik Frisell och sett fartyget sjunka. SEdan satt segel och kurs mot Hebriderna. -Själv inte sett ubåten förrän när livbåten kommit akter om Erik Frisell men kände genom befh till dess närvaro.

2e styrman: Haftvakt 00-04.Satt kl.04.20 i mässen då han kände en stöt i i fartygssidan, Skyndat upp till bryggan och då iakttagit en blank fläck på vattenytan c:a 150 meter från STB-sidan. Sett ubåten dyka upp någon minut efter det han känt stöten. Hjälpt till att fira BB båt.

Chiefen: Legat och sovit och ej känt stöten. Purrats,klätt på sig och gått till BB livbåt. Sett ubåten innan han lämnat fartyget.

Ie Maskinisten: Tagit vakten i maskin kl04.C:a kl.04.20 känt 2 skakningar i fartyget med c:a en halv sekunds mellanrum. Så slog maskintelegrafen stop signal. Hört sierenen blåsa men uppfattat dessa som stoppsignaler och där därför stannat kvar i maskinrummet tillsammans med en motorman.När de kom uppp på däck hade livbåtarna lämnat,men kom tillbaka och Ie maskinisten togs upp i STB båt.

Matros Kristiansson: Vakt på däck från kl.04.Befann sig kl.04.20 på poopen då han känt en stöt,gått ut på däck och sett en blank fläck på vattnet om STB. Hjälpt till att fira BB båt och därunder sett en ubåt akter om tvärs på STB-sidan.

ERIK FRISELL 19.5.40

Lättmatros Ravn: Till rors från kl.04.Stått inne i styrhytten och inte sett eller hört någo explosion men märkt en svag stöt i fartyget 04.20, efter vilken styrman omedelbart slagit stoppi maskin och blåst i sieenen samt gett Ravn order att purra ut besättningen. Senare sett ubåten om STB. Fartygets kurs hela tiden hållits oförändrad. Inga sick-sack-manövrer förekommit.

Jungman Hultberg: Utkik på backen från kl.04 Stöt i fartyget och vattenkaska om STB kl.0420. Hört sirenen blåsa och skyndat midskepps där han av Ie styrman beordrats till båtdäck. 2-3 minuter efter stöten sett en ubåt dyka upp om STB.

Sjöförklaring i Stockholm 15.7.40 kl.13

Sakkunniga sjökapten Anders Edgren och Ernst Perno ställt frågan:.
1) Voro tydliga nationalitetsmärken målade på sidorna och var Sevnska flaggan hissad??

Tjänsteman Gösta Carlsson från rederiet.

Jur.Kand. Lars Waldenström för SKN.

I övrigt lät icke någon sig avhöra.

Befh: Nationalitetsmärken målade å bogar och låringar, midskepps var en svensk flagga målad på båda sidor samt " Erik Frisell Sverige". En som svensk flagga målad masoniteskiva varit uppställd akterut på sådan plats att den varit synlig från olika håll. Några av luckpresenningarna påmålats i blågult så att man även från luften kunde avgöra fartygets nationalitet. Vid första prejskottet hade svenska flaggan hissats å flaggspelet akterut. Enligt vad befh hade sig bekant skulle lasten ha lossats i Liverpool.

Ie styrman: Vakthavande på bryggan. Hölle för troligt att den oförmärkta explosionen den 19.5 förorsakats av en mindre torped som träffat fartyget men icke haft kraft tillräcklig styrka att skada fartyget.

Chiefen: Purrats i sin hytt och stigit upp samtidigt med att sirensignalen givits.

Waldenström,SKN: Vitsordat att lasten skulle ha lossats i Liverpool"emedan det icke funnits någon möjlighet att frakta lasten hit till riket utan risk." Han hade sig icke beknat på vad sätt lasten efter upplossning i LIverpool skulle disponeras.

KK memorial 2.8.40

Toppederat utan varning av en tysk undervattensbåt,vilken, sedan besättn. gått i livbåtarna, sänkte fartyget medelst artillerield. Fartyget var försett med sedvamliga nat.märken å bogar och låringar varjämte orden Erik Frisell och Sverige jämte Sv.Flaggan voro målade å fartygssidorna midskepps. Ex Officio Bo Bergström

ERIK FRISELL 19.5.40

Crew List

(Obs. Adresserna från rederiets arkiv)

Befh Gustav Albert Hansson, Brantevik, 2.9.95 Sedan juni 37 [illegible]
Ie styrman Ivar Karl-Jakob Åhlström, Chr. Michels gate 23, Narvik, 17.3.04 (8.9.3
2e styrman Torsten Ernst Högberg, Slite, Othem, Gotland, 4.5.11 (13.9.39)
3e styrman Sten Gösta Sjödin, SJ Bostäder, Nyköping, 26.3.10
Telegrafist Gösta Carlsson, Sofia församling, Stockholm, 30.1.04
Chief Karl Wilhelm Andersson, Drömstigen 3, Äppelviken, Sthlm, 6.2.81 (13.9.39)
Ie maskinist Per Törnquist, Östervärnsgatan 8, Malmö, 6.2.90
2e maskinist Albin Sigfrid Sixten Petterson, Vulcanusgatan 2, Sthlm, 2.3.87
Maskinassistent Carl Johan Basso, Stora Strandgatan 7, Landskrona, 20.8.05
Timmerman Ragnar Ohlius Kristensen, Vassvik, Narvik, 24.9.99
Båtsman Edvin Ernfrid Reinhold Rosengren, Larsens Gate, Narvik, 8.8.09
På Erik Frisell sedan 1926. En broder i Ystad.
Matros Algot Helfrid Andersson, Skillinge, 22.8.11
Matros Ewald Gunnar Kristiansson, Hjortshög, Mörarp, 25.7.04 (1.8.39)
Matros Bjarne Bonaa, Brönnöysund, Norge, 29.6.08
Matros Eriln Rye, Fugelset, Molte, Norge, 17.9.17
Lättmatros Olav Emil Mathisen, Trollvik, Finsnes, Norge, 3.3.17
Lättmatros Vidkun Amandus Ravn, Vidrek i Ofoten, Norge, 26.5.23 (6.1.40)
Jungman Arne magnus Torsten Hultberg, Glimåkra, 19.8.17 } Bröder (8.12.39)
Jungman Erik Birger Hultberg, Glimåkra, 3.6.12 }
Jungman Sverre Ingebrigt Nilsen, William Spears Gate 1, Narvik, 14.4.22
Elektriker John Arthur Ask, Vasagatan 34, Landskrona, 23.11.12
Ie motorman Nils Olof Albert Ask, Katarina, Sthlm, 3.12 99
Svarvare Olof Axel Larsson, Karl Johans församling, Gtbg, 5.3.94
2e motorman Karl Felix Wallgren, Säbrå, Vnl, 3.9.01
2e motorman Karl Gottfrid Thour, Stockholm, 9.11.97 (Syster i Sthlm) (+ på valfångst 29.12.4)
2e motorman Gustav Adolf Petterson, Nederkalix, 27.1.07
2e Motorman, Karl Oscar Tage Nilsson, Törnevalla, Ögl, 9.11.16
2e motorman Per Idof Björk, Norra Vram, Malmöhus län, 7.4.05 (Inga anhöriga)
Stuert Andrs Johan Svensson, Sverigehus, Krapperup, 8.11.85
Kock Nils Gustaf Adolf Kristiansson, Nr 47 Borrby, 29.9.08 (tel.169)
Kockelev Tor Jean Mannerström, Kalmar, 8.6.21 ([illegible])
Salongsuppassare Ivar Harald Nielsen, Götaholmsgatan 1, Göteborg, 24.8.18
Mässuppassare Ernst Allan Westin, box 317, Arvidsjaur, 20.9.23
Skansuppassare Arne Waldemar Karlsson, Fellingsbro, Västmanland, 7.11.22
(Befh & chiefen var på valfångst [illegible] 10.11.41)

Livbåtarna sålda i Stornoway

Wm Wilson & Co skrev 21.6.41 till SKN att Receiver of Wreck i Stornoway sålt de 2 livbåtarna från Erik Frisell för £40.
Efter avdrag för omkostnader ett netto för SKN på £18.

ERIK FRISELL 19.5.40

UD Chiffertelegram till Gen.konsulatet i Reykjavik 29.4.40/21.30
för kapten G.Hansson,ms Erik Frisell

"Ni måste fortfarande kvarligga i avvaktan på vidare order punkt
I händelse våra möjligheter till bona fide telegrafering från
Sverige bliva avskurna anmodas ni följa de order som meddelas
eder från Swedish Iron Ore ltd,London, direktör Sven Frisell
= Cabinet

Dito till UD 14.5.40 /ankom 16.5 kl. 23

" 264 ockupationsmyndigheterna fredgas beordrat fartyge Annie
Johnsson och Erik Frisell avgå england punkt jag protesterat
då rättsgrund saknas frågan hänskjutits London punkt Isländska
regeringen beredd intervenera brittiska minister =Johansson"

UD till Reykjavik chiffer 17.5.40 kl.15.15

" Rederiet 12 ds beordrat Erik Frisell avgå Liverpool meddela
kaptenen denna order alltjämt gällande =Ministry Foreign Affairs

---

Åström /AA Avskrift /in H60F/264
Original se HP 80c

P.M.

Angående Erik Frisell

Direktör Rogberg meddelar denna dag per telefon att ss Erik
Frisell torpederats under resa Reykjavik-Liverpool
Stockholm 10.5.40

UD HP80c 3513

Telegram London till UD 20.5.40

"171 ms Erik Frisell sunk yesterday entire crew of 34 landed stop
all reported well = Sw. Consulate general

SKN EIII 174

Totalförlustersättning

Erik Frisell var kaskoassurerad för 2.125.000:- plus intresse 525000:
SKN 22.7.40 utbetalat till rederiet 2.650.000:-
SKN 6.9.40 -"- -"-å för effekter 22659:25
minus proveny 17.9.41 305:10 för de 2 livbåtarna

Effekter

Effektersättningarna fortsatt att kännetecknas av småaktighet och en
nitisk spariver från berörda tjänstemän sida:
Några exempel : Erik Frisells maskinchef beviljades ej ersättning för
5 st tavlor 126:-, radio 100:-, skrivmaskin 200:- Glasögon 80:-

ERIK FRISELL 19.5.40

Forts Effekter

Chæefen begärt 2868:- fått 1891,25
I telegrafistens lista har SKN strukit följande: 10 nubbglas 1:50, 6 st dricksglas 1:20, ett par ljusstakar 2:-, en flaggstång av mässing 10:-. vägglampa 6:-, 3 glödlampor 1:80, skrivmaskinslampa 7:-, fotoalbum 10:-, skrivmateriel 10:-, portabel radiomottagare 60:-, fickur 5:-, plånbok 8:- kikare 12:-, 2 par glasögon 33:-, drillborrskaft med 50 borrar 12:- och bågfil med 6 blad 5:50. Telegrafisten begärt 1572:-, fick 787:50 plus 383:50 för verktyg. (Begärt 453:50).

Utbetalningarna följt den lagenliga mallen:
För befh 1800:- plus för instrument 760:- = 2560:-
För Ie styrman 1012:50 plus 170:- = 1182:50
För 23 styrman 787:50 plus 83:- = 870:50
ner till 337:50 för ekonomipersonal oa.vilka från rederiet dock fått 450:-

---

Terje Fredh :"Krigets Konsekvenser"(Uddevalla -83)

"Det var tur att vi inte satte oss på flottarna, berättar kock Thor Mannerström, Överlida," när vi gick från Narvik fick vi instruktioner att sätta oss på flottarna om livbåtarna skulle vara ur funktion. Flottarna stod osurrade på luckorna när Erik Frisell sjönk, men när hon sjönk vände hon på sig och drog flottarna under sig.Märkligt nog flöt inte flottarna upp. En av besättningsmännen, motorman Karl Thour, Stockholm, sändes tillsammans med Tage Nilsson och Per Olof Björk till Liverpool för att mönstra på svenska fartyg. Karl Thour mönstrade på Valparaiso och försvann med detta fartyg som sänktes av en tysk ubåt och försvann spårlöst. Kocken Mannerström mönstrade i Cardiff på ss Iris som förliste senare men Mannerström klarade livhanken."

Egna noteringar

Sänkt av U-37

Erik Frisell sänktes av U-37,Victor Oehrn, den 19.5 kl 06.31 tysk tid på lat N 57 25'- long. W 09 15'. Den 9-10.4.hade U-37 sänkt Sveaborg och Tosca (Se.Sveaborg 9.4.40) Tiden 23-29.5.40 sänkte Oehrn med U-37 ytterligare 8 fartyg: Majslastade grekiska ss Kyma på 3994 brton byggd 1912 på resa Rosario-Avenmouth, 300 miles W Ushant, 7 döda: Engelska ss Sheaf Mead, 5008 brton, byggd 19241 , 5 överlevande av 36: Argentinska ss Uruguay på 3425 brton byggd 1921, 15 döda: franska ms Brazza på 10387 brton byggt 1923, franska trålaren Julien på 177 brton, franska ss Marie José på 2477 brton byggd 1925 som påträffades 40 miles NW Vigo: engelska M/T Telena på 7406 brton med last av 9368 ton råolja som sköts i brand med kanon varvid 18 av 36 dödades: Samt Sigurd Faulbaums 3526 brton byggd 1913, ett

ERIK FRISELL 19.5.40

en tysk ångare som med engelsk prisbesättning var på väg till engelsk hamn. - Med ny befh, Clausen, sänkte U-37 den 2.12 40 svenska ss Gwalia. (Rohwer, Lloyds War Losses)

Lasten

6627 ton majs, oljekakor och fodermedel. Inga närmare detaljer på SKN. Handlingarna sannolikt utlånade och aldrig återställda. Merparten torde ha varit avsedd för Svenska Foderintressenterna i Stockholm.

Hemkomst

En del av besättningen kom till Göteborg 10.7.40 bland de 116 konsulatspassagerarna på Patricia som åtföljde de 4 Italienjagarna. Kocken Ivan Nielsen mönstrade på Axel Johnsson i engelsk hamn. Han kom till Göteborg 4.11.43 med Drottningholm som skulle utväxla sårade krigsfångar. Erik Frisells befh Gustav Hansson förlorade den 10.11.41 Vollrath Tham.

Sänkningen 19.5.40

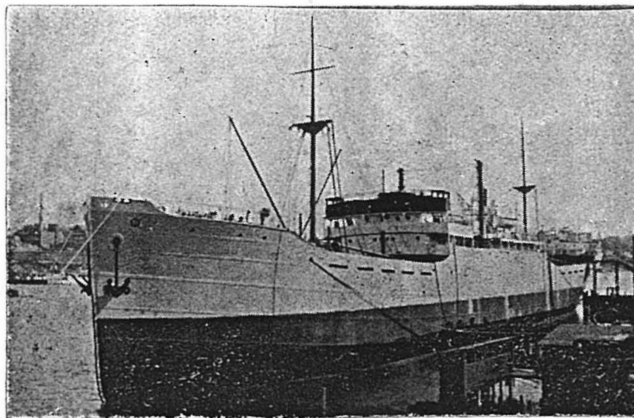
Efter 8 salvor mot Erik Frisells STB-sida gick ubåten runt och fortsatte elden mot BB-sidan. Förstörelsearbetet filmades från ubåtens torn.Efter sammalagt 20 salvor avlägsnade sig ubåten utan att ta notis om de två livbåtarna. Erik Frisell låg då med stark BB slagsida och eld rasade midskepps på promenaddäcket och i verandacafeet Kl.0505 sjönk fartyget med stäven före efterlämnande en plym av rök och sot över ett gytter av vrakspillror. Efter 7 timmar under segel bärgades folket i livbåtarna av trawlaren Cobbers av Fleetwood som kl.05 20.5 kom in till Stornoway.

Historik

Motorfartyg på 5025 brton byggt 1926 vid Götaverken i Göteborg av stål. L. 119,5 B.16 Tillhörigt TrafikAB Grängesberg-Oxelösund (M.Waldenström) i Stockholm. Uppkallat efter förre rederi-vd:n,E.Frisell,känd finansman på sin tid. Sjösatt 5.5.27, döpt av fru Stina Frisell.Provtur 15.7.26. Var fortfarande 1940 rederiets modernaste fartyg . Systerfartyg till Murj (Se 28.2.41)Under sin 14-åriga tillvaro hade E.Frisell endast 3 befh.- Särskilt förstärkt skrov för malmlaster,enkeldäckat med back,brygga och poop.7500 dw.15 stora rum med 5 luckor.2 teleskopmaster, 1 par bompålar (vid lucka 3), 10 lastbommar.9 ASEA-el.winschar.El.hydrauliskt styrmaskineri, el.ankarspel av Clark Chapmans typ.Kylmaskineri för proviant.Radiostation. 3 st 75 ehkr hjälpmotorer. Donkeypanna för bl.a.värmeledningssystemet. Salong och befh inredning på förkant midskepps.-Erik Frisell var varvets sista leverans till Grängesbergsbolaget enligt ett kontrakt av 14.11.16 om 18 fartyg, som dock blev 11.De första var ss Kiruna och C.F.Liljevach, ms Stråssa,Laponia,Luleå, Luossa och Oxelösund, de något större md Nuolja och Pajala och till sist Murjek och Erik Frisell. 7 av dessa fartyg blev offer för Andra världskriget.(C.F.Liljevalch,Stråssa,Luleå,Oxelösund,Paja Murjek och Erik Frisell) -Efter en räddningsbragd i Engelska kanalen den

ERIK FRISELLL 19.5.40

10.12.29 då E.Frisell, befh A.M.Jansson,(död -38), räddade 12 man från den sjunkande franska 3-mastskonaren St.Louis fick befh Robinlegatet och en minnesplakett sattes upp i salongen.Den följde E.Frisell i djupet. Bragden utfördes i hårt väder av en livbåt under befäl av Ie styrman R. Westin som under flera timmars arbete med kastlina bärgade fransmännen en efter en. Westin följde 11.7.42 ms Luleå i djupet då hon torpederades av en rysk ubåt utanför Västervik. - Befh och chiefen från E.Frisell var båda på Vollrath Tham då hon minsprängdes och sjönk 10.11.41 vid Tyska kusten. Chiefen Andersson avled i Stockholm i maj 1952, 71 år gammal.



TORSTEN   28.5.40

MINSPRÄNGTS OCH SJUNKIT UTANFÖR VINGA FYR PÅ INGÅENDE MOT GÖTEBORG MED KOLLAST FRÅN DANZIG? EN LIVBÅT FÖROLYCKATS. VINGA LOTSBÅT UNDSATT DE 16[illegible] SKEPPSBRUTNA . ETT MOLN AV RUSÅNGA ÖVER PLATSEN DÄR ÅNGAREN FÖRSVUNNIT?

TORSTEN 28.5.40

Rapport:

Avgick Danzig 26.5.40 destinerad till Göteborg. Rumslast av 1525 ton kol. Djupg F 16′4″- A. 16′2″ 16 ombv.
Sänkt av explosion 28.5.40 kl.11 f.m.c:a 4′syd Vinga, N.57 34′- O.11 37′. OSO laber bris, smul sjö, disigt med regn,sikt c:a 4′. Befh på bryggan. Explosionen skedde antagligen tvärs fockmasten BB och fartyget sjönk efter 10-15 minuter. Eldare Erik Johansson erhöll ett sår över högra ögonbrynet. Orsak: antagligen en mina av främmande nationalitet.

Redogörelse

Torsten avgick 26.5 omkring kl.02 från Danzig med kollast.(Tiden:Danzig sommartid). REsan fortgick normalt genom Öresund,varefter svenska neutralitetsgränsen följdes. 28.5 kl 10.30 passerades Tistlarna om STB på c:a 2½′ avstånd,varpå kursen sattes mot Vinga. U-tecknad hade befälet och befunno sig ,förutom mig, Ie styrmannen Karl Axel Karlsson och rorsmannen Einar Jönsson på bryggan. Regndis rådde med ojämn sikt,dock var disan inte svårar än att man kunde se omkring 4′. Strax före kl.11 siktades Vinga fyr något på STB bog.Lotsflaggan hade dessförinnan satts.Klockan omkring 11,möjligen ngn minut före eller några minuter efter,inträffade en kraftig,dov explosion åtföljd av ett våldsamt vattenuppkast över hela förskeppet.Vid explosionen sprängdes I:ans lucka, kol kastades skyhögt och en del av brädgången BB tvärs fockmasten slets sönder. Förskeppet började omedelbart hastigt sjunka varför surrningarna till flotten på lucka 2 kapades och flotten klargjordes för sjösättning. Då emellertid förskeppets sjunkning nu skedde mindre hastigt,förstod jag att fartyget skulle flyta ännu en stund och beordrade där för manskapet att sjösätta STB livbåt,vilken även kom i sjön utan missöde. Då emellertid fartygets maskin fortfarande arbetade för fullt framåt blev vi tvungna att hastigt kasta oss ner i båten och frigöra den. I båten befan sig undertecknad, Ie styrman, Ie maskinisten, eldarna och lämparna ombord, tillhopa 8 man. Även sjösättningen av BB båt gick lyckligt,men då den övriga besättningen bordat densamma och skulle bära av, sögs båten av propellersuget in mot BB låring,träffades av propellern och vattenfylldes,varjämte alla ombord i den kastades i vattnet eller hoppade överbord för att undgå den roterande propellern.Livbåten flöt dock på tankarna och alla kunde på nytt klänga ombord i densamma. STB-båten roddes upp till BB-båten och tog upp en del av folket i den som stod med vatten till midjan. De återstående i BB båt samt några män från STB-båten sattes därpå över till på flotten som låg och flöt i närheten. Däeefter roddes STB båt mot fyrplatsen för att skaffa hjälp. Vädret var gott men luften disig. Efter 15 minuters rodd mötte Vinga lotsbåt som tog upp alla i båten och tog båten på släp. Härefter fortsatte lotsbåten ut till flotten och tog upp männen på den. Alla 16 infördes till Vinga och kom kl.17 in till Göteborg med en patrullbåt

från Göteborgs marindistrikt. -Jag vill tillägga att jag under resan haft för avsikt att ta svensk lots vid Varberg.Då jag emellertid var av den uppfattningen att minlots även kunde erhållas norr om Varberg,där den sveska mineringen innanför 3-milsgränsen började, fortsatte jag förbi Varberg. Då någon minlots inte kunde upptäckas vid den svenska mineringens sydgräns fortsattes resan strax utanför neutralitetsgränsen och passerade fartyget på sätt som ovan framhållits utanför Tistlarna.
Skepps- och maskindagböckerna och övriga skeppshandlingar gick förlorade.
Torsten sjönk 10-15 minuter efter explosionen.

Göteborg 30.5.40

Torsten Johnsson
Befh

Sjöförklaring i Göteborg den 3.6.40 kl.14

Lastmottagare Otto Wallenius AB.
SKN ej sänt någon representant
För RedAB Tellus infann sig direktör Arthur Wingren.

Befh Johnsson: Ingen särskild utkik på backen under resan. Omedelbart före explosionen hade Ie styrman lämnat bryggan och gått ner till maskinrummet för att varsko maskinpersonalen att lots kunde väntas ombord c:a 20 minuter senare. Befh och rorsman på bryggan. En drivmina borde ha upptäckts från bryggan varför det måste varit en förankrad mina.Under färden före explosionen hade fartyget följt de prickar som utmärket neutralitetsleden innanför 3-milsgränsen.

Ie styrman Carlsson:n Omkring en minut före explosionen lämnat bryggan för att gå ner i maskin och varsko om att lots kunde väntas ombord.Såväl befh som Ie styrman hade i kikare under avsevärd tid före explosionen iakttagit farvattnet i kurslinjen utan att ha kunnat se någon mina. Sedan Ie styrman efter olyckan begivit sig ner i STB båt,hade han på 6:a 1'avstånd iakttagit en prick utmärkande gränsen för neutralitetsleden.Fartyget hade därvid befunnit sig obetydligt utanför pricken. Ingen av besättningen fått med sig mer än de kläder de buro på kroppen.

Chiefen Nilsson: Var i sin hytt på frivakten.Skyndat upp på däck vid expl. Inte räddat något annat än sina påhavda kläder.

2e maskinist Wall: Vakthavande i maskin. Fartyget hade haft full fart framåt. Vid explosionen skyndat upp på däck utan att först stoppa maskinen. Räddat endast sjöfartsboken och sina oåhavda kläder.

Matros Waksam: Varit på väg föröver utan särskilt uppdrag då expl inträffat.

Matros Jönsson: Övertagit rodret kl.10 f.m.Ie styrman lämnat bryggan kort före explosionen för ett ärende till maskinrummet. Minan måste ha varit förankrad ganska djupt under vattenytan. God sikt varit rådande.

Eldare Elving Johansson: Till kojs i skansen vid explosionen. Kastats upp

TORSTEN 28.5.40

mot en däcksbalk och slagit upp ett sår över högra ögat. Omedelbart rusat upp på däck och bara räddat sina medhavda kläder.

Eldare Fredriksson: Vakt i eldrummet vid explosionen. Kol kastats ut ur fyren och ångrör gått läck. Genast skyndat upp på däck.

Redaren Wingren: Fartyget var visserligen gammalt men var synnerligen väl underhållet och innehade högsta klass i Veritas till 1.4.41. Sistlidna vinter vid Oscarshamns varv undergått fullständig reparation och överhalning efter vilken ingeniör O.E.Andersson i Lloyds tillstyrkt att fartyget skulle återinföras i högsta klass i Lloyds register, därvid Anderss dock förbehållit sig att dessförinnan besiktiga underboxarna så snart kolen lossats.

Sakkunniga inte ställt ngr frågor:(Lotskapten K.Kullander/Kapten M.Lundt

---

KK memorial 29.6.40 KK vol 162

Minsprängning strax utanför en av de prickar som utmärker gränsen för den Sv.neutralitetsleden. Innan passerandet av det Svenska minfältets sydligaste del , lat.N.57 15', vilket ligger innanför de yttersta skär som icke ständigt översköljas av havet, och det av Engelska myndigheter den 12.4.40 notifierade minfältet i Kattegatt, borde befh för att undvika onödiga risker, hava tagit kustlots ombord. Denne stod att erhålla som vanligt utanför Varberg. Vad minlotsen beträffar, hade sådan även kunnat erhållas å lämplit ställe, om befh vid passerandet av Hälsingborgs redd meddelat sig med Marinditriktschefens kontor i Götebrog (Rt Hagen 320).

Exofficio
Bo Bergström

Crew list

Befh Helge Thorsten Johnsson, Timmernabben, 17.7.02 sedan sept 1938
Ie styrman Carl Axel Carlsson, Svartbåcksgatan 4, Uppsala, 6.3.88
2e Styrman Anton Fredrik Karlsson, Mönsterås, 18.7.03
Chief Emil Lennart Nilsson, Dammgatan 17, Oskarshamn, 3.2.10
2e maskinist Erik Axel Wall, Söderlingsgatan 8, Hälsingborg, 4.7.82
Stuert Östen Fritz Kronberg, Statsägan 285, Sölvesborg, 9.11.08
Kock Sune Josef Josefsson, Boda, Pataholm, 17.1.17
Matros John Waksam, Vormsö, Estland, 3.8.15
Matros Willy Åke Mårtensson, Prinsens Gade 18, Fredericia, 11.10.15
Matros Johan Eriksson, Hassleryd, Mörrum, 13.10.78
Matros Einar Sigvard Jönsson, Torggatan 13, Göteborg, 30.12.06
Lättmatros Beirge Gustaf W, Thor, Oskarsgatan 15, Husquarna, 2.4.16
Eldare Sven Werner Wärnström, Slite, 26.11.08
Eldare Erik Elving Johansson, Gröndal 12, Oskarshamn, 12.6.05 (Lätt skadad
Eldare Karl Gunna Fredriksson, Persgård, Grimslöv, 26.12.14
Lämpare Nils Elmer Gunnar Nilsson, Järngallra, Oscarshamn, 19.9.15

TORSTEN 28.5.40

LASTEN

1525 ton Oberschlesische Staubkohlen till Förenade Kol & Koksimport AB Göteborg

SKN utbetalat 27410:- den 18.7.40 till rederiet för lasten

SKN utbetalat 22072:28 den 23.7.40 till redereit för frakten

Ett omsorgsfullt vårdat fartyg

Torsten hade 19.3 -8.4.40 besiktigats vid Oscarshamns varv efter klassning och fått klass +100 AI i Lloyds, och även besiktigats i torrdocka 6-9.5.40 vid Sölvesborgs varv. Hon minsprängdes på först resan därefter. Enligt intyg frå Oscarshamns varv 22.6.40 var Torsten ett omsorgsfullt vårdat och synnerligen väl underhållet fartyg.Gav inte intryck av att vara mer än högst 25 år gammalt. Slät,fin och kraftig i material och bordläggning,tankar och däck som den var efter de omfattande arbetena. "Såväl fartygets utrustning som inventarier voro också av prima beskaffenhet och är det, enligt vår mening, ett gott vittnesbörd därom när hela besättningen, fastän folk vid olyckstillfället befunno sig långt nere i fartygets kolboxar, kunde bli räddade."

Flotte och livbåt

Rederiet skrev 6.2.41 till SKN att ATB livbåt utan kostnad överlåtits på Frivilliga Motorbåtsflottiljen i Götebrog efter anhållan från befh för Kontroldrisriktet S, Styrsö. -Flotten övertogs för 300:- av Västkustens Marindistrikt, vilket belopp SKN inkrävde av rederiet som proveny och fick det, utan avdrag, den 9.2.41

Effekter

Effektlistor saknas helt. Ersättning utgått med 1800:- ner till 337:50 efter standardmallen. Befh fått 552:- för skrivmaskin, sextant och 2 st nautiska tabeller. - Enligt rederiets räkning till SKN 20,6,40 hade rederiet ersatt effekter med 10125:- kr plus extra ersättning 4800:- till befäl och besättning,enligt kollektivavtalet utgående vid torpederingar och minsprängningar. Red. även utbetalat 391:25 för kost och 234:- för logi för besättningen,smat 13:50 i bilpengar med besättningen till Firma Otto Berlin i Göteborg för inköp av kläder samt därifrån till Strand hotell. - SKN svarat 21.6.40 att Nämnden icke ersätter förplägnad och logi:" För den händelsen anledningen skulle vara en önskan att rekommendera Strands lunchrum, där middag tydligen erhålles à kr.2:- och frukost à kr.1:50, så tackar jag personligen för meddelandet, Jag kan å andra sidan ikcke tänka mig attatt ni på något sätt åsyftar att dessa kostnader skulle betalas av SKN. "

TORSTEN 28.5.40

Torsten fick genast efter explosionen svår BB slagsida och förskeppet sjönk så djupt att propellern roterade i vattenytan.Tack vare att eldrumsskottet höll hann folket i maskin ta sig upp pådäck, men 2e maskinisten gav sig inte tid att stoppa mskin. Detta försvårade utsättandet av livbåtarna och BB båt med 8 man sögs in mot BB låring,trots de ombordvarandes försök att sätta ifrån med årorna, träffades av den roterande propellern och slogs läck. Båten flöt vattenfylld på tankarna och männen som fallit överbord eller hoppat sjön höll sig fast i den. Lutande föröver i 45° vinkel sjönk Torsten kl.11,10 på 45 meters djup , in i det sista med propellern rusande för fullt, och kvarlämnande ett moln av rök och rusånga över ett gytter av spillrorvpå ytan. STB båt undsatte de 8 männen runt BB-båten. Efter 20 minuter nådde Vinga lotsbåt platsen. På fyren hade alla hört explosionen och i kikar kunna följa händelseförloppet. Enligt pressen måste minan ha lagts ut av någon tysk ubåt.

HISTORIK

Lastångare på 1234 brton byggd 1880 vid Richardsson,Duck & Son i Stockton-on-Tees av järn. (Ex Ingvall, Rondane, Southwood) L.72,2 B. 10,6 Tillhörig RedAB Tellus (Ing Arthur Wingren) i Oscarshamn,inregistrerat mars 1934, som i juli 36 inköpt Ingvall från RedAB Wallde i likvidatio (Hamnkapten J.A.Edwall) i Oscarshamn, för vilket inköp Tellus erhållit ett statligt rederilån på 125000:- kr. Wallde hade 1927 inköpt Rondane från Erling Lund d/s a/s i Oslo som haft ångaren sedan 1889 då rederie inköpt ss Southwood frå Glasgow. 1650 dw. 550 ihkr triplemaskin. - Som Rondane räddade fartyget den 5.5.16 i Nordsjön, N.56 40'-0.3 40', besättningen, 8 man, från 3-mastskonerten Harald av Sölvesborg,på resa Göteborg-Tyne med 150 stds props, som satts i brand av en tysk ubåt med bensinluntor. -Torsten var nyklassad för 65000:- kr vid Sölvesborgs varv. - Då Torsten i juli 1937 Engelska kanalen mötte och passerade Cunardlinjen Queen Mary orsakade Atlantjättens bogsvall översvämning i Torstens skans, där hyttventilerna idet vackra vädret stod öppna för vädring.Besättningen var på däck och förödelsen upptäcktes först senare.

GG 5 MODE 31.5.40

TVÅ MAN AV FYRA ÖVERLEVDE FISKEBÅTSMINSPRÄNGNING UTANFÖR HÖNÖ RÖD.

Sammanfattning

GG 5 Mode stack fre kväll kl 18.30 31.5.40 med 4 mans besättning ut från hemorten Hönö Röd för makrillfiske i Skagerack med garn och hade en timme senare kommit c:a 6' NNW Bolleskären på mycket djupt vatten.Robert Andersso 35 år och Astor Corneliusson, 21 år,höll på att ta hem lodet längst fram i fören då en fruktansvärd explosion träffade akterskeppet. Mode begravdes i en geysir av vatten,rök och spillror och försvann omedelbart i djupet. Robert och Astor vaknade till liv i vattnet ett 60-tal meter från den sjudande vattenvirvel där Mode befunnit sig. Endast splittrat virke och en oljefläck återstod på ytan och av de andra 2 ombv som befunnit sig i styrhytten syntes inga spår. Det var Astors far,Carl Corneliusson,59 år och skepparen Gustav Albert Hansson,53 år. Omtöcknade klamrade sig de 2 överlevande fast vid den avbrutna masten och en lucka. De upptogs efter 20 minuter av en Fotöfiskebåt vars 3 ombv riskerade sina liv och sin egen båt genom att gå till undsättning. De hade sett sprängningen och trodde inte att någon överlevt. De 3 fiskarna var Thorild Jansson,Bror Elis Johansson och Arvid Hellström från Fotö. Modes livbåt hade legat på luckan och några livbälten eller livbojar fanns inte ombord.Ett 10-tal fiskebåtar i närhete avbröt genast fisket och satte kurs hemåt. De 3 Fotömännen tilldelades i maj 1941 av Kungl Maj:t den nyinstiftade medaljen för Bragd till sjöss i farofylld tid. -

---

Stockholmstidningen 31.5.40

Fiskebåt minsprängd. Två Västkustfiskare omkomna.

Västkustens fiskeflotta drabbades igårkväll av en fruktansvärd minsprängningsolycka somkrävde 2 människors liv. Det var G[G] 5 Mode av Hönö Röd som under fiske gick på en mina i Hönö ränna. Två av de 4 ombv fiskarna räddades sedan de legat i vattnet i en halvtimme,varunder den ene av dem lycka hålla den andre uppe tills hjälp anlände. Mode hade i kvällningen gått ut på makrillgarnsfiske och olyckan inträffade W om Pölsan. De andra båtarna hade just lagtut garnen då ders besättningar hörde en kraftig detonation. Stig Albinsson från Hönö kom först fram till platsen och fann där 2 av fiskarna som kämpade för att hålla sig uppe.Han förde in dem till Hönö medan de andra båtarna stannade kvar för att rädda garnen och sedan ta reda på de dödas kroppar. De 2 som undkommo olyckan med livet är Robert Andersson och Astor Corneliusson,son till den döde Karl Corneliusson. Den andre omkomna är Gustaf Hansson,som efterlämnar maka och en dotter.Karl Coreliusson hade,förutom den räddade sonen, ytterligare 7 söner och en dotter.

6666666666666666666

GG 5 MODE 31.5.40

Crew List

+ Skeppare Gustav Albert Hansson, HönöRöd, 19.12.85 på Öckerö
† Fiskare Karl Afred Corneliusson, Hönö Röd, 2.10.80 -"-
Fiskare Robert Andersson, Hönö Heden, 17.6.76 -"-
Fiskare Astor Corneliusson, Hönö Röd, 31.10.19 -"- Son till Karl

---

Sjöförklaring i Göteborg 19.8.40 kl 14

Företedd skrivelse

Hönö 8.8.1940 Till landsfiskalen i Hisings distrikt,Gtbg.

Med anledning av delgivningen av Göteborgs Rådhusrätts kallelse,med huvudredarna för motorfiskebåten GG 5 Mode av Höhö Röd,får jag härmed meddela: Huvudredarna för GG 5 Mode förolyckades samtidigt med båten den 31.5.40 Den av redarna som var skeppare, Gustav Hansson,Hönö Röd, var gift,men hustrun vistas sedan 12 år tillbaka å St.Jörgens sjukhus för vård. De ha dock ett barn,fru Karin Karlsson,26 år gammal och boende i Hönö Röd. Den andre delägaren ,fiskaren Karl Alfred Corneliusson,efterlämnade änkan Maria C. och 9 barn ,den yngsta omyndig.Den äldste av sönerna,Lavar, är delgiven jämte änkan Maria Corneliusson. Som ovan

Knut Rohman

Polis - Fjärdingsman

Sakkunniga: Per Wästgerd och Carl Nordeman ställt en fråga:

"Avses med Hönö Ränna den s.k djupa rännan i kattegatt?"

Inlämnad Rapport om sjöolycka

GG 5 Mode minsprängdes 31.5.40 kl 10 c:a 6′WNW Bollskären utanför Hönö Röd varvid aktern söndersprängdes och båten sjönk. Robert Andersson stod längst förut på däck. Lätt bris,ingen sjö, klart med god sikt.
Mode avgick från hemorten kl 18.30 31.5 för makrillfiske med garn. Paserade c:a kl 19 strax norr om Bollskären och satte då kurs WNW. Efter c:a en timmes gång med ungefär 6 knops fart stannade båten och gingo Robert Andersson och Karl Alfred Corneliusson fram i fören för att loda. Djupet uppmättes till 35 famnar. Därefter sattes åter fart på samma kurs. Robert A. stod fortfarande kvar i fören.Någon minut därefter inträffade en detonation varvid akterskeppet sprängdes helt sönder,antagligen av en mina som legat under vattnet.Fören höll sig fortfarande flytande i 4-5 minuter.Robert A. blev bedövad för ett ögonblick vid explosionen. Karl Astor Corneliusson,som befunnit sig i förskansen,sprang upp och hoppade överbird men återvände simmande till vraket. Då förstäven sjönk hoppade Robert och Karl Astor i sjön och höll sig flytande på luckorna tills de bärgats av en eka från en av de andra fiskebåtarna. Efter något sökande påträffades liken av Gustav Albert Hansson och Karl Alfred Corneliusson och en fiskebåt satte dem ilandvid Hönö Klova.Alla skeppspapper förlorades.

GG 5 MODE 31.5.40

Därefter hördes Robert Andersson & Astor Corneliusson:
Mode hade vid tillfället kommit fram till kanten av djupa rännan i Kattegatt och avsikten var att framgå en stund i rännan i W riktning. Åtskilliga båtar fiskat makrill i närheten. De kände inte till att någon underrättelse om minfara å ifrågavarande plats meddelats. Mode var inte försäkrad i SKN. Efter lodningen gick Karl Corneliusson akteröver medan Robert Andersson stannade kavr i fören. 1-2 minuter senare small det. Andersson stått och tittat på vattnet föröver och inte sett något som kunna ge anledning till fara. De båda överlevade varit fiskare sedan 15-årsåldern. Mode varit väl utrustad men inga livbälten funnits ombord. De 2 togs upp i en eka från en Fotöbåt men landsattes av en annan båt eftersom Fotöbåten först måste bärga sina nät. Alla båtar avbröt fiske och gick in mot kusten.

Eget Historik

Yachtriggad motorfiskebåt på 21 brton byggd 1925 i Marstrand av ek/furu. L 11,6 B 5,1 Ägd och förd av skeppare Gustav Albert Hansson ,Hönö Röd,för vilken hon byggts 1925, och som omkom. 25 hkr motor. Försäkrad mot civilhaveri för 12000 kr - 4/5-delar av värdet - i Öckerö Enskilda Assuransförening. Inte försäkrad i SKN. Nyligen legat på slip på Backmans varv på Öckerö och var i mycket fint skick.

"Dom hade inget val" (Uddevalla 1985)

Astor Corneliussons egen berättelse.

"Efter tyskarnas intåg i Danmark och Norge var ju fisket liksom lite trevande. Men fisket efter makrill med drivgarn bedömdes ju som relativt ofarligt.Vi fiskade nära land då. Däför vardet ganska många som låg på det fisket. Den 31.5 gick vi ut som vanligt på e.m. Vi hade varit SW Pölsan natten innan och fått 30 lådor makrill, så vi ville försöka där igen. Då vi hade kört ungefär en timmas tid lodade vi med handlod framme på bogen. Då vi hade fått reda på djupet sade pappa till Gustav,som stod i styrhytten:" Vi kan väl köra tio minuter till på klockan och så sätta sed - Gustaf tyckte detta var okej och vi gjorde oss klara att sätta garnen. Jaggick ner i skansen för att ta på stövlarna och pappa sa han skulle gå ner och smörja motorn. Jag skulle just trä foten i en stöveln så smalldet Det var nånting fruktansvärt. Bänklocken riktigt yrde omkring,kaminen som ju stod ordentligt fast i durken, hoppade loss och välte.Det var vad jag hann se innan jag rusade mot kappen .När jag kom upp såg jag förs bara vatten,akterskeppet varju borta och Mode varju en ganska liten båt. Jagfick se atten av oljetankarna från maskinrummet drev vid sidan av oss. Jag hoppade därför i sjön och simmade mot tanken,men det var omöjligt att få tag i den.Den var rund och bara snurrade runt i vattnet så jag måste

GG 5 MODE 31.5.40

ge upp försöket. Jag såg då att förskeppet fortfarande flöt och simmade tillbaka till det. Däcket lutade som en backe och Robert Andersson ,61 år, som var äldstombord, klamrade sig fast i staget.Jag tog mig upp till honom och en liten stund stod vi förtvivlade bredvid varandra. Vi såg då en mindre båt som passerade oss. Jag tog av mig min islandströja och vinkade med den,men utan resultat. Robert var inte simkunnig och skrek av rädsla, vi märkte att förskeppet sjönk under oss. I det läget förstod jag att enda räddningen för oss var att komma bort från båten så att vi inte skulle dras ner av suget då den sjönk. Men hur skulle jag få Robert med mig? Det enda var att knuffa i honom och det gjorde jag. Inte långt ifrån oss .löt de båda storluckorna som hamnat ovanpå varandra.Med mycket stor ansträngning lyckades jagbogsera Robert till Luckorna.Fortfarande begriper jag inte var krafterna kom ifrån,men det gick! Det fanns ringar i luckornas ch Robert hävde sig genast högt opp så fort han fått tag i den ena ringen. Jag måste ligga och prata med honom och be honom ta det lugnt så att jag kunde sära på luckorna så attvi fick varsin. Hans panikkänsla släppte väl lite efterhand och han gjorde som jag sa. Så fick vi se hur en båt kom med en eka på släp. Det var en båt från Fotö. 3 man i ekan rodde mot oss och tog upp oss. Jag tänkte naturligtvis bara på pappa och Gustav och bad att dom skulle ro till den oljefläck som vidade var Mode sjunkit. Dom gjorde så och där, med bara några meter emellan, flöt pappa och Gustav,ihjälslagna av minexplosionen. Dom flöt på luft i kläderna. Ännu en Fotöbåt kom ner mot oss för det var svårt att klara ekan.Vi var fem man i den och två döda.Så Robert ochjag togs ombord i den andra båten som genast satte kurs ot land. Då vi kom till Hönö Klova var det fullt med folk på kajen.Det var fruktansvärt att komma hem .Manliksom tvingas förtränga sådana intryck. Den 6.6 begravdes Pappa och Gustav samtidigt.Jag blev inkallad i samma veva ch fick göra militärtjänst i 13 månader. Mendå jag senare kom ut på fiske igen,kände jag hur starkt grepp det inträffade hade om ens innersta.Jag Kunde inte sova,jaghoppade till för varje smäll så fort det slog i bogarna av vanlig sjögång. Men man måste liksom tvinga sig förbi dessa känslor. Det var bara att fortsätta med fisket."

~~[illegible]~~ För räddningen av Robert Andersson fick Astor Corneliusson i juli 41 av Carnegiestiftelsen ett guldur och 1000 kronor.

Torild Johansson, Fotö,berättar:

Torild var en av fiskare som bärgade de levande och döda från Mode 31.5.40 "Den båt vi fiskade med den gången var närmast en ruffad fritidsbåt som fick duga eftersom vi fiskade så nära land. Det var min broder Bror-Elis samt Yngve Bernhardsson ,Sölve Knutsson och jag som var ombord.Jag var 22 år, Yngve 23, de andra yngre. Vi hade lånat garn för fisket för vi var inga

GG 5 MODE 31.5.40

yrkesfiskare då. Vi hade just satt ut vår garnlänk då Mode stoppade upp i närheten och lodade. Så fortsatte dom västöver. Plötsligt försvann båten i en våldsam kaskad av vatten och svart rök och en väldig smäll hördes. Vi hade en liten eka på släp och min bror, jag och Yngve hoppade ner i den för att ta oss till olycksplatsen. På vägen dit fick vi se någon som vinkade. Det var Astor som tillsammans med Robert Andersson låg och höll sig fast i ett par luckor. Det var i sista sekunden vi kom fram. Robert var så utmatta att huvudet ville sjunka under vattnet och Astor ropade med en gång:" Ta ha där först!" Robert var så chockad att han knappt visste vad han gjorde. Då han halades in över relingen på ekan slängde han sig mot andra sidan med sådan fart att ekan höll på att kantra för oss. Efter att ha tagit upp Asto rodde vi på hans begäran i allt löst som låg och flöt och då följde en scer som jag aldrig kommer att glömma. "Där är pappa! Där är pappa!"skrek Astor plötsligt allat han orkade.Och mycket riktigt. Där flöt Karl och Gustav bara några famnar från varandra. De var döda, sönderslagna.Vi lyckades dock få dem upp i ekan.Just då kom bröderna Albinsson med en mindre fiskebåt och tog ombord Astor och Robert. Så fort vi kommit tillbaka till Sölve och vår egen båt började vi ta upp garnen.Flera gångerhade de tag i nånting men det släppte. En gång måste vi backa för få loss garnet. De döda fick ligga kvar i ekan på släp. Detvar fruktansvärt att under tiden ha ekan alldeles intill bogen och se de lemlästade kropparna ligga i blodvattnet i ekan.samtidigt som vi stretade och drog för att komma loss från minan. Vi fick bärgat garnen.Sedan körde vi direkt till Hönö Klova och Tull ochpolis tog hand om de döda. Då vi kom hem till Fotö måste jag gå och lägga mig. Jag minns att jag skakade fruktansvärt i hela kroppen...."

GG 892 DISA 1.6.40

GRIMSBYBASERAD FISKEBÅT BOMBAD OCH BESKJUTEN AV HEINKELPLAN I NORDSJÖN

(Inget om detta på KK FIIIc,Inget på UD.)

Disa låg vid krigsutbrottet 1.9.39 vid Doggers bankar ,skeppare Amandus Abrahamsson, Hönö, med 3 fiskare från Esbjerg som besättning. Fångsten sål es i Holländsk hamn och Disa fortsatte sedan att fiska vid Doggers Bankar ochutanför Holländska kusten till i början av maj 1940 då hon under hotet av ett tyskt angrepp på Holland flyttade över till England med Grimsby som bas. Lörda f.m 1.6 40 låg Disa vid Doggers Bankar med snurrevaden ute kl 09.30 då 2 Heinkelplan gick till låganfall under intensiv kulspruteeld och fram till kl 11 fällde sammanlagt 11 sprängbomber och en hel del brand bomber mot den värnlösa vitmålade fiskebåten som hade svenska flaggan hiss akterut. Bomberna explodera runt om båten som krängde,skakade och överspol des,piskad av kulkärvar som träffade styrhytt,däck, bordläggning, masten, livbåten. seglen och utrustning i allmänhet medan de 4 ombv sökte skydd under ett par järnluckor i lastrummet,sedan full fart slagits på motorn och ankare,ankarwire och bojar lämnats. Träsplitter och glasflisor yrde omkring,kulor perforerade kojer ochbord i skansen,fisklådor och tågrullar på däck och 17 kulor träffade svenska flaggan. Då planen avlägsnat sig och männen kom upp på däck var trots djupet havet gulfärgat av bottenslam runt båten och mängder av död fisk flöt omkring. Redskap och fångst hade gått förlorade, men bortsett från att en av danskarna fått en rispa i ena vaden var alla 4 oskadade. Över 100 träffar kunde räknas in. Motorn hade dock klarat sig. Sedan en del kulhål i vattenlinjen pluggats kunde pumperna hålla läns och Disa kom mån 3.6 in till Thyborön där den sårade mannen för des till sjukhus i Aalborg. Efter provisoriska reparationer i Aalborg återkom Disa lör 13.7 till Hönö där anhöriga och vänner tog emot Abrahamson vars båt inte varit hemma på nära ett år. Incidenten blev aldrig föremål för sjöförklaring och tyskt skadestånd rann ut i sanden i juli 1955. Den blev heller inte föremål för någon demarche i Berlin från UD:s sida. Den försvann bland alla andra krigshändels

---

SKNEIII 181 Rapporten till SKN

Avgick från Grimsby lör 24.5.40 kl 05 för fiske i Nordsjön.Lör 1.6 kl 09.3 - 11 anfölls fartyget av 2 tyska plan. På grund av angreppet måste ankare ankarwire och redskapsbojar lämnas och full fart sättas för att undkomma angreppet. 11 bomber fälldes mot fartyget,dock utan att träffa,och dessuto utsattes vi för intensiv kulsprutebeskjutning, varav ett 100-tal kulor träffade skrov ,rigg och fiskeredskap. En stor del skador uppstod ombord och fiskeredskapen blev i det närmaste förstörda. Då angreppet upphört for sattes resan till Thyborön där en man som skadats av en kula i benet fick läkarvård efter ankomsten dit den 3.6. Efter översyn av fartygets skdor

GG 892 DISA 1.6.40

avgick fartyget 10.6 till Aalborg där det tillfälligt upplades på grund av skadorna, och besättningen avreste till hemorten. Den 9.7 avreste besättningen för att hemföra fartyget och anlände till Hönö den 14.7.40. För haveriet xxxx och skador samt de kostnader som sedan uppstod i samband med uppläggningen i Danmark och hemförandet till Sverige fritager jag mig och min besättning från allt ansvar.

Hönö 22.7.40

Amandus Abrahamsson

Befh

Brev till SKN ,Hönö 1.9.40 från Ernst Bryngelsson.

Härmed får jag vördsamt inkomma med en vördsam anhållan om utfående av försäkringsbeloppet för ms Disa.Anledningen till denna anhållan är stora utbetalningar ,dels för reparationer och dels för nyanskaffning av redskap till Disas utrustning.

Högaktningsfullt

Ernst Bryngelsson

Besiktningsrapport

Sjökapten Alarik Rosells besiktningsrapport,daterad 26.7.40, omnämnes men finns inte bland pappren i vol 181 på SKN.

Assurans

SKN utbetalade den 11.9.40 till Bryngelsson 1600:- kr

Skådeståndskrav förfallit 1955

Likvidationsnämnden i Stockholm anmodade i brev 28.8.54 Ernst Bryngelsson på Hönö att inkomma med ytterligare uppgifter om beskjutningen av Disa 1940. Detta i anledning av anmält anspråk mot Tyska Riket och Svensk-Tyska Tvångsclearingen. Inget svar hade inkommit ännu 20.7.1955.

Enligt protokoll 8.10.55 på Likvidationsnämndens xxxxx kansli fastslog Nämnde då att "genom den i ärendet förebragta utredningen kan det icke anses styrkt att flygplanen varit tyska."

Klipp ur Nya Dagligt Allehanda 4.7.1940 NDA

Fiskebåten Disa av Hönö har - enligt vad som först nu blivit bekant i hemlandet - blivit utsatt för intensiv beskjutning av 2 tyska flygplan den 1.6 vid Dogger Bank. Däcket bär spår efter tusentals träffar av kulor, seglet är som ett såll ,svenska flaggan akteruthar 17 kulhål.Även tåg och redskap som låg på däcket har blivit illa tilltygade av den tyska ksp-elden. Av de 4 ombordvarande, skeppare Amandus Abrahamsson och 3 danska sjömän från Esbjerg sluppo undan med livet tack vare jänluckorna på däck.En av danskarna fick dock en kula i ena benet och måste föras till sjukhus i Aalborg där Disa fortfarande ligger. Skeppare Abrahamsson har idagarna återkommit till hemmet och familjen på Hönö som han inte sett på 11 månader. -Det var på hemväg från Grimsby som Disa gjorde en avstickare till Doggers Bank .Då Disa 1.6 kastade ut vaden uppenbarade sig plötsligt 2 tyska bombplan som gick

GG 892 DISA 1.6.40

till låganfall med kulsprutor mot den svenska båten. Beskjutningen pågick i en halvtimme, under vilken besättningen skökte skydd under järnluckorna. Så snart angreppet började lät skepparen kapa vadlinorna och slog full far på motorn för att minska flygarnas möjligheter att träffa. Upprepade gånge kretsade de stora planen över båten och de ombordvarande räknade att 11 grovkalibriga sprängbomber och en del brandbomber släpptes samtidigt som fartyget oupphörligt besköts med kulsprutor. Trots att vattendjupet på platsen var c:a 17 famnar vräktes massor av slam upp från botten då bomber na kreverade i sjön. När äntligen beskjutningen avstamnat och besättningen åter vågade sig upp på däck kunde man ta nävtals med kulor som studsat mot järnluckorna ,för attinte tala om alla kulor som sutto i däcket. Den 3.6 anlände Disa till Jyllands Västkust och färden fortsattes genom Lillfjord till Aalborg. Disa förde, som nämnts,svensk falgga akter och varde svenska färgerna målade på sidorna och på styrhyttstaket.

Egna noteringar

Historik

Jaktriggad motorfiskebåt på 43 brton byggd 1919 i Strömstad av ek/furu. L 16,1 B. 5,9 Ägd av ett partrederi med skeppare Erik Ragnar Adalbert Axelsson i Hönö Röd som huvudredare. 50 hkr motor. Fiskade utanför spärren efter 9.4.40 eftersom hon sedan sept 39 haft Holland och England som bas under fisket i södra Nordsjön. -Disa såldes hösten 1940 till skeppare Albi Östen Valdemar Valdemarsson i Fisketången ochvåren 1942 till Julius Wiberg på Donsö. Våren 1949 såldes Disa till skeppare Johannes Bertil Wiberg i Simrishamn och fick numret Sin 238. -Den 1.6. 1955 förliste hon, på väg från Simrishamn ut till fiskeplatsen vid Ölands Södra grund. Drygt 5 timma gång ONO Simrishamn i lätt bris och klar sikt sprmg Disa läck kl 10.30 vilket upptäcktes då motorns koppling började slira och de 3 ombv fann att halva svänghjulet gick i vatten. Vattnet bubblade upp mellan motorbäddeb och svänghjulet och rann akteröver. Trots pumpning även från däck stoppade maskinpumpen kl 10.50 tillsammans med motorn då Disa kmmmit 37′ i bäring 75° från Simrishamn. SIN 13,som gick i sällkap med Disa, började bogsera mot hemorten medan de ombv pummade.Kl 12 låg akterdäcket under vatteh och Disa måste överges,men bogseringen fortsattes. 6 sek.meters O. bris och sjöhävning. Trossen brast 3 gångre. Kl 13.30, då Disa bogserats 9-10′ i riktning mot Simrishamn sjönk hon hastigt med aktern före och trossen måst kapas.Livbåten flöt uppoch bärgades. Kl 18 kom SIN 13 in till Simrishamn.

(Mina i trålen 25.1.41)
se Lingard

EMMA 2.6.40

SJUNKIT EFTER KOLLISIONMED ANKARLIGGARE I THE DOWNS ÷ ENLIGT SKN EJ KRIG

Rapport.

Avgick Hull tors 30.5.40 destinerad till Brest i tidsbefraktning för Ministry of Shipping, London. Rumslast av 1120 ton kol. Djupg 16'4" - A 16'10". 17 ombv.
Kolliderade sön 2.6 kl 18 i The Downs efter ankarlättning med ss Hebe av Caen (1624 brt B -20). Vind SW 3, skyad luft, Befh vakt, utkik på backen. Orsak: mycket hård tidvattenström. Emma fick en stor läcka vid eldrummet om BB och sjönk 20 minuter efter kollisionen med aktern före.

Befh rapport

Sön 2.6.40 erhållit instruktioner från Naval Command samt order att lätta före kl 18. Lättat ankat 17.30 och fortsattresan. Sedan ankaret hivats upp slogs full fart framåt i maskin och kursen ändrades på god distans från ankarliggande ss Hebe ac Caen STB hän i avsikt att runda henne. Emellertid iakttog befh att Emma drev avsevärt varför BB roder kommenderades, varigeno fartyget kom att ligga rätt emot strömmen, fortfarande med full fart farmåt. Maskinstyrkan var emellertid otillräcklig för att hålla tidvattnet och Emma fortsatte att driva ner mot Hebe trots att hon gjorde c:a 3 knop på kurs NNO varför en katastrof var oundviklig. Emmas utsvängda STB livbåt krossades mot Hebes bog och en stor läcka ner under vattenlinjen uppstod mitt för eldrummet STB som omedelbart började vattenfyllas. På Hebe blev stäven krökt och läckor uppstod intill stäven ovan VL. Emma fick genast kraftig STB slagsida och det var uppenbart att hon skulle sjunka, varför besättningen beordrades i BB båt som sjösattes och roddes över till Hebe. Befh, 1e och 2e styrmännen stannade kvar ombord för attinvänta den livbåt som höll på att sjösättas från Hebe och fick därigenom tillfälle att rädda skeppspappren. Befh och styrmännen gick därefter i Hebes livbåt ombord i Hebe. 5 minutersenare sjönk Emma med aktern före. Kl 20.20 anlände en motorbåt från land som tog hela besättningen in till Dover. Fartyget sjönk på djupt vatten och kan med sannolikhet ej bärgas.

Skeppsdagboken

Ons 29.5 Färdiglastade kl 12. 1120 ton kol samt bunkers 120 ton.
Tors 30.5 11.15 avgått från Hull assisterad av bogserbåt och med lots och kompassjusteringsman ombord. Kl 14.10 lämnat justeringsmannen och fort satt u.lots ledning. Kl 16.05 ankrat vid Spurn Point o lämnat lotsen.
Fre 31.5 09.30 lättat ankar och fortsatt. Kurser enligt givna order.
Lör 1.6 17.40 erhållit lots ombord och 18.35 ankrat på Dovers redd. Kl 19.15 fått order att lätta ankar och gå till the Downs i avvaktan på vidare instruktioner från marinen. Kl 20.15 ankrat på the Downs och lämnat lotsen.
Sön 2.6 se befh rapport.

EMMA 2.6.40

Telegram Generalkonsulatet, London till Tradeboard, Sthlm

(Via Göteborg radio kl 17.05 den 4.6.40)
"Steamer Emma ex Ragnar sunk yesterday after collision stop All crew rescued but ship reported total loss " = Sw Consulate General

---

Sjöförklaring på generalkonsulatet, London 7.6.40 kl 14.30

Vicekonsul Kjell A Axelsson.
Fartygets Londonagenter Messrs Lambert Brothers Ltd.
Sakkunniga: Befh K E Thunberg från förolyckade m/t Sveaborg (9.4.40)
Befh G A Hansson från förolyckade ms Erik Frisell (19.5.40)

Befh Ericsson: Kl 16 sön 2.6 kom en engelsk kontrollofficer ombord med instruktioner att Emma skulle avgå till Cherbourg för närmare order vid ankomsten dit. Officeren givit befh nya sjökort inför resan. Vädret var mulet med vind SW 3 Beaufort, god sikt, smul sjö. Befh beordrat chiefen ha allt klart för avgång kl 17.30. Ankaret börjat lättas 17.30. Befh var då på bryggan, 1e styrman på backen. Mtaros Olofsson varit sysselsatt med att stuva kättingen i kättingboxen och kom upp på backen kort före kollisionen. Befh 17.45 givit order om full fart framåt. På båda sidor om Emma låg fartyg för ankar på mellan ½ och 2 sjömils avstånd, däribland ca ½ distansminut tvärs ut om STB ss Hebe. Befh ansett det lämpligast att gå för om Hebe p g av ankarliggare om BB och akter, varför han föredragit att stäva strömmenunder manövrarna runt Hebe. Emma hade god styrfart innan den första giren STB företogs, men då Emma varit under gång ca 5 minuter märkte befh att ångaren drivit avsevärt ner mot Hebe varför han beordrade BB roder. Hebe kunde då pejlas i SO på 200-300 meters avstånd. Emma kom nu att ligga rätt emot strömmen med full fart framåt i maskin. Befh uppskattade strömstyrkan till ca 5 knop. Emmas maskinstyrka otillräcklig för att hålla henne mot strömmen varför hon hastigtdrivit ner mot Hebe. Emmas maskin ofta visat sig otillförlitlig man hade aldrig riktigt kunnat lita på den. Om man slagit back skulle Emma bara ännu hastigare ha drivit ner mot Hebe. En man på Hebe sågs på backen i färd med att sticka ut kätting strax innan Emma ca kl 18med sin STB-sida törnade mot Hebes BB bog, varvid Emmas STB livbåt krossades och svårt läckage uppstod i eldrummet. Emma fick genast stark slagsida STB ochdet var uppenbart att hon inte skulle hålla sig flytande någon längre tid, varför besättningen rott över till Hebe i BB båt, lämnade befh och styrmännen kvar ombord där de ämnade invänta en båt från Hebe. Befh kunde rädda alla skeppsapper utom maskindagboken. Efter kollisionen gled Emma med strömmen längs Hebes BB-sida och fördes klar akter om Hebe. Då Hebes livbåt bordade ca 15 minuter efter kollisionen

EMMA 2.6.40

låg Emma med stark slagsida STB och däcket om STB under ytan. Befh såg kl 18.30 Emma sjunka med akterskeppet och ca 19.30 hade även förskeppet försvunnit ~~från~~ under vattenytan.

1e styrman Carlind: Befunnit sig backen då ankaret hivades. Omkring 17.45 begivit sig till karthytten på undre bryggan för att klargöra föreskrivna signaler och därför inte iakttagit något av vad som inträffat förrän strax före sammanstötningen då han märkt att Emma kommit i omedelbar närhet av Hebe. Hanhade då skyndat ut på däck ca en minut före kollisionen. Tidvattenströmmen hade varit som starkast vid ankarlättningen. Då han lämnade backen hade Emma gjort god fart framåt. Ingen på Emma haft skuld till kollisionen. Efter kollisionen konstaterat att Emma fått ett hål i STB-sidan mittför eldrummet, c:a 6′ brett. Hanhade på lejdaren klättrat en bit ner i eldrummet och sett vattnet strömma in längs STB-skottet med stor kraft och ångaren krängde alltmer över åt STB. Kantringsrisk förelegat varför besättningen beordrats i BB båt. Sett Emma gå till botten ca kl 19.30. Ansåg att befh manöver att gå för om Hebe varit den lämpligaste då det låg ankarliggare nära Hebes akter.

Chiefen Otterström: Fått order kl 16 den 2.6 att ta upp ångtrycket och vara klar för avgång 17.30. Vid detta klockslag erhölls order från bryggan om sakta fart och sedan ankaret hivats upp kom order om full fart. Kollisionen hade inträffat 15-20 minuter senare. Sett vatten strömma in i eldrummet. Stoppat maskin och begivit sig upp på däck och till BB båt. - Vid ankarlättningen varit fullt ångtryck och maskinen var efter ca 10 minuter uppe i fullt varvtal. Själv utfört alla order från bryggan.

Matros Olofsson: Efter att ha stuvat kätting i boxen tagit utkiken på backen. Då sett Emma befinna sig 50-60 meter för om och liggande tvärs för Hebe. Insett kollisionsrisken och ropat till kamraterna i skansen att komma upp på däck "för nu smäller det!". Några sekunder därpå kom kollisionen. Sprungit efter sitt livbälte ochhjälpt till sjösätta BB båt. Dessförinnan varit över på STB-sidan och sett 2 hål i bordläggningen, ett över och ett under vattenlinjen samt att vatten strömmat in i eldrummet.

Matros Pitsal: Rorsman. Befh först beordrat midskepps roder tills fartyget fått styrfart, därefter STB roder, vilket hållits till dess man iakttagit att strömmenhöll på att ta Emma alltför nära Hebe, då befh givit order om att lätta rodret, vilken order nästan omedelbart följts av BB roder vilket hållits då kollisionen inträffade. Strömmen varit synnerligenstark. Fartyget gått lätt STB över mensedan han hållit stadig kurs och skulle utföra BB rorgir hade fartyget inte kommit BB utanistället fortsatt rakt fram och drivit ner mot Hebe. Maskintelegrafen hade han inte kunna se eftersom den skymts av en vägg av sandsäckar och plank som byggts upp till skydd mot beskjutning från flygplan.

(Protokolletinkom till KK först den 17.7.40)

EMMA 2.6.40

KK memorial 6.8.40

Då endast den ena av parternas handlingar äro tillgängliga, är det omöjligt att få en rätt uppfattning om olycksorsaken. Det vill dock synas som om Emmas befh ej givit akt på att tidvattenströmmen var så stark och ej heller tyckes han ha räknat med att ångtrycket ej måtte ha varit tillräckligt för högsta fart. För övrigt torde det måhända varit möjligt att undvika kollision genom att i tid fälla båda ankarna ochmed maskinens hjälp undvika eller åtminstone lindra kollisionen.

Ex officio.
Erik Bergström.

Crew List (Kompl)

Befh John Eric Axel Ericsson, Polhemsgatan 3, Stockholm, 12.9.91 (Jan 40)
1e styrman Johan Carlind, Stockholm 9.10.84 (Jan 40)
2e styrman Olof Ahlberg, 16.4.09
1e maskinist Frans Oscar Otterström, Hälsingborg, 27.6.68 (3.3.40)
2e maskinist Axel Holm, 24.9.03
Stuert H Eliasson, 10.6.17
Kock Erling Henriksen, 30.8.98 (Norrman)
Matros Carl Hugo Valdemar Olofsson, Hälsingborg, 30.3.98 (5.3.40)
Matros Sven Andersson, 15.4.12
Matros Mikkel Pitsal, Pärnumaal, Estland, 8.5.03 (18.1.40)
Lättmatros W Abrahamsson, 2.3.13
Jungman T Johansson, 12.12.17
Donkeyman H Kastein, Estland, 12.12.10
Eldare A Bruus, Estland, 23.12.07
Eldare V Stoltsen, Estland, 24.11.11
Eldare O Kibuspuu, Estland, 12.2.08
Maskinelev Erik Frans, 12.4.20

KNEIII 177

Red AB Strim till SKN 4 6 40

SS Emma

Vi bedja härmed få bringa till Eder kännedom att rubr fartyg förlist utanför Dover Våra agenter Lambert Bros , telegraferar oss som följer: "Extremely regret Emma sunk yesterday off Dover total loss collided witnunnamed French steamer All crew saved numbering 17 Proceeding London will accomodate pending your instructions stop Matthews Wrightson no knowledge underwriters " Ochvi ha telegrafiskt anhållit om närmare upplysningar angående orsaken till förlisningen. Så snart sådana ingå skola vi återkomma och teckna under tiden.

Högaktningsfullt Red AB Strim Sven Salén

EMMA 2.6.40

SKN till Rederiet 5.6.40

Vi erkänna emottagandet av Edert ärade av den 4 ds, vars innehåll bemärkts, och förstå vi av dagens telefonsamtal med Eder direktör Salén att kollisionen sannolikt inte är attbetrakta som krigshaveri.

(Ej krigsrisk -Slutreglerat 23.1.41)

SKNEVII 237-238

Emma beordrad till England 14.4.40

Emma avgick 11.4.40 från Rotterdam destinerad till Göteborg och Stockholm befh Ericsson, med last av magnesit, kapock, tobak, linoleum, blomsterlök stearin, koksalt, kimrök, remmar, silestråd, färgpulver, kromläder, kemikalier, bomullsvaror, ammoniumsulfat oa styckegods. Rederiet lät telegrafiskt omdirigera Emma till Engelsk hamn där hela lasten i maj 40 lossades i Hull. När Emma kom till Hull framgår inte men lasten såldes i England ochgav provenyer på 145605:90 för SKN.
Med kollast avgick Emma 30.5 i engelsk charter från Hull och sjönk den 2.6 efter kollision. Detta var vid tiden för Dunkerque och Frankrikes sammanbrott. Oneklgen krigets fel att Emma befann sig i the Downs den 2 juni 1940.

Egna noteringar Historik

Lastångare på 998 brton byggd 1869 vid Schlesinger,Davies & Co i New Cast av järn.(Ragnar, Ingvar, Orvar, Prins Oscar) L 71,3.B 8,7.Tillhörig red AB Strim (Sven Salén) i Stockholm , inregistrerat 12.4.39, som i okt 1939 inköpte ss Ragnar från maskinist Klas August Andersson i Karlskrona tillsammans med dennes övriga 6 ångare (Se Johanna 3.8.40, Kristina 18.9. 40, Margareta 9.7.42) Ursprungligen byggdes fartyget som passagerarångare Prins Oscar 1869 för J W Wilsons linje Göteborg-London men såldes 1882 jämte de övriga s k Wilsonångarna Carl XV och Albert Edward till Ångf AB Thule i Göteborg, vilket grundats 1870 för att konkurrera med de engelska rederier som då skötte godstrafiken mellan London och Göteborg. Prins Oscar var under några år Thulebolagets elegantaste passagerarångare på Londonlinjen med sitt svarta skrov med namnbräden och listverk i guld, vita däckshus och akterstagade master och skorsten. - 1894 såldes Prins Oscar dock till Ång AB Tirfing (Broström) i Göteborg och omändrades för ren fraktfart med AB-märket i skorstenen. Efter några år såld till red.AB Transport (John E Olsson) i Göteborg. 1913 gick hon i reguljär trafik på Kanarieöarna.(Carl XV såldes 1914 till Turkiet,Albert Edward till red AB Urnan, Stlm) I maj 1914 slog olyckan till. Prins Oscar hade just vid

EMMA 2 6 40

Lindholmens varv klassats för 30000 kr med bl a ny propelleraxel. På resa Karlsholms Bruk-Stugsund med massa & stångjärn fick faryyget kl 05 pingstdagen 1914 eld i kolboxarna vid Understens fyr och gick in mot Söderarms fyr. Därifrån kunde man dock intetillkalla hjälp varför Prins Oscar fortsatte in till Furusund där befh gav sig iväg för att begära hjälp av kanonbåten Svensksund. Då denna kom efter 2 timmar hade en annan ångare släpat den övertända Prins Oscar på grund vid Furusunds norra udde Udde där besättningen övergivit henne. - Strax efter Svensksund kom Neptunbolagets Helios och började bekämpa elden. Kl 22.30 gled det då utbrända och vattenfyllda skrovet av grundet och blev liggande med förstäv, skorsten och stormasttoppen över ytan i röda sektorn från Furusunds fyr. Prins Oscar sjönk så oväntat att 5 man från Svensksund kom i vattnet och en korpral Levander drunknade.- Först våren 1917 bärgades vraket av Neptunbolaget och sliptogs i Furusund sedan lasten lossats. Skrov och maskin var i förvånansvärt gott skick. Vraket gick genom flera händer innan det inköptes av hamnkapten H.L.Corfitzon i Hälsingborg dit det bogserades för reparation. I sept 1918 levererades ss Orvar till red AB Ingvar i Malmö som dock efter någon månad ändrade fartygets namn till Ingvar. Skrovet var det ursprungliga från 1869 liksom maskinen men däck, rigg, däckshus, inredning etc helt ny. -Den 13.5 25 såldes Ingvar för 49000 kr till maskinist Andersson i Karlskrona och gick sedan som Ragnar. Den 21.5 38 dömdes Ragnars befh Rudolf Rasmusson vid Stockholms rådhusrätt till dagsböter, liksom redaren, för att ha nerlastat fartyget över det tillåtna fribordsmärket under flera Östersjöresor. -I aug 39 stoppades Ragnar av Fartygsinspektionen i Karlskrona enär länspumparna var obrukbara och vattnet stod över maskindurken.

MANSURIA 2.6.40

BRAND- OCH SPLITTERSKADAD VID TYSKT BOMBANFALL MOT MARSEILLES HAMN.

Journalutdrag.

(Lossat lasten av styckegods från Alger i Marseille 17-29.5.40 ,sedan börja lasta efter att 305 ha insatts i tidsbefraktning under det Svensk-Engelska avtalet.)

Lör 1.6.40 I marseille fortsatl lastningen kl 0730 med 4 gäng till 14.30 då arbetet avbröts av en tysk flygraid som varade hela dagen. Kl 17.30 lagt på luckorna.

Sön 2.6 07.30 öppnades luckorna av stuveriarbetarna men då flyglarm strax därefter blåstes skyndade arbetarna till skyddsrummen. Kl ungefär 10.30 kom helt plötsligt med stor hastighet några 2-motoriga bombplab på låg höjd och fällde ett antal bomber i närheten av Mansuria 2 bomber exploderade 70-80 meter från fartyget i det hamnmagasin från vilket Mansuria lastade och där allt förintades. Magasinet övertändes och genom bränder som öste ner över fartyget uppstod eldsvådor på däck och i lastrummen, vilka släcktes av besättningen med slangledningar som dragits ut. Faran från kajbranden kvarstod till kl 12 , men genom bortförandet av eldfarligt gods, ammunition mm borteliminerades denna. Genom branden förstörde en hel del av fartygest inventarier, mest dock genom det hårda lufttrycket vid bomnedslagen. Med tillstånd av myndigheterna och timecharter beslöts kl 16 att om möjligt avgå till Tunis kl 18. Avgått kl 19.

Ons 5.6 Anlänt till Tunis. Svenske konsuln, herr Minck, började omedelbart förarbetena för survey av fartygets varor samt avlämning av protest inför vederbörande myndighet.

~~Tors 6.6~~ kl 08 haft survey av lasten vid luckornas öppnande och kl 09 haft survey av fartygets skador i närvaro av svenske konsuln, fartygsbefälet och vederbörande Franska myndigheter, varvid konstaterades följande skador:

Å Bryggan: Bryggbarriärerna med sidokurar ramponerade.
Solsegelåsar, skyddsräcken och kompass med nakterhus ramponerade.
Maskintelegraf och 2 st kikarlådor ramponerade.
Vindskydden STB & BB krossade.
3 solsegel, 3 livbåtskapell, 6 åror, en mast, 4 sadelbackspresenningar, 2 livbåtsåror jämte stöttor & ribbor brandskadade.
2 lårar, stänkduken å navigationshyttstaket, träskotten runt skorstenen & räcket vid STB lejdare skadade.
Trädäcket bränt vid luftröret om STB och vid Motorbåten om BB.
Azaimuthinstrumentet (Navis) sönderbrutet.
Trädäcket över styrkompassen och räcket vid BB-kuren ramponerade.
Radiopejlapparaten ur funktion.

forts

MANSURIA 2.6.40

Skotten till navigationshuset intryckta och panelerna på insidan splittrade. En fotogenlampa i navigationshytten totalförstörd,sjökort fotogenbestänkta. 2 bord och en folding i navigationshytten loss från skotten, 1 ventil spräckt 1 värmeelement loss, värmebatteriet i karthytten hoptryckt och bortslaget från sin plats.

Motorbåtens skrån snedslagna.

Talröret från bryggan till maskin skadat.

Salongen: Teakdörrar med karmar ochmoskitdörrar söndriga.

Befh hytt: Soffa, skrivebord,folding loss och sönder, träpanelen splittrad 1 lampkupa och 1 el lampa sönderslagna.

Passagerarhytten: Skottet intryckt, en lampkupa krossad.

Befh badrum: Spegel & tvättställ krossade, dörrkarmen intryckt.

1e styrmans hytt : Skottet intryckt på förkant liksom skottet mot 2e styrmans hytt.

2e styrmans hytt: Skåp, Bord,Dörr, Folding, skott, innerpanel, draperi, lampa, lampkupa, karaff, sönderslagna.

2e maskinistens hytt: Klädskåp, soffa,byrå, korkmatta,fotogenlampa,radioapparat, foldingen och tvättfatet sönderslagna Bordskottet intryckt.

1e maskinistens hytt: Skrivbord med lampa, fotogenlampan, tvättställ, fläkten, soffmadrassen, matta, stol, klädskåp, moskindörr, byår, gardiner, 2 ventilglas sönderslagna /söndriga.

Mässen: Mässskåpet ramponerat.

Förrådet:12 glas, 2 karotter krossade.

Kockens hytt: Skotten intryckta, dörren ramponerad,byrån sönderbräckt, karaff & 2 glas krossade.

Mässuppassarens hytt: Skottet intryckt, soffa & byrå ramponerade, tvättstället spräckt, draperi & gardiner sönderslitna,karaff & 2 glas krossats.

Expeditionen: Dörren med karm intryckt.

Köket: Spis och skåpdörrar ramponerade,durkens plattor splittrade ,kokkärl förstörda.

WC:t BB: Dörr med karm intryckt wc-stolen spräckt.

Akter: Brandskador på solsegel, presenningar och 3 solar med 80 ms kabel. Dörrkarmen till STB tvättrum och till färgskåpet intryckt. Svetsarna spruckit i 3ans och 4ans kuckkamar ,lastluckor förstörda mm. Midskepps: Landgången skadad, 50 glödlampor krossats, 2 presenningar till sadelbacksluckan brandskadade, sgelduken akter om nabigationshyttens tak brandskadat, STB livbåtstalja skadad mm, Maskinrummet: Skylightluckonra sönder & 3 glas krossade, rör till sanitetstanken avslaget, sotskåpsluckorna sönder, 20 st 50W-lampor krossats el ledningar skadade, 3 manometrar krossats mm.

G.Svensson e.Carlsson Tunis 8.6.40
1e styrman 2e styrman Ivan Nyman Befh

MANSURIA 2.6.40

Brev 3.6 Konsulatet,Marseille, till Beskickningen i Paris

Refererande till dagens telefonsamtal har jag äran inberätta att Marseille den 1 och 2 ds blev utsatt för tyskt flyganfalll varvid skador anställdes i synnerhet i hamnområdet.Av i hamnen liggande svenska fartyg erhöll lyckligtvis endast ss Mansuria några nämnvärda skador, dock ej värre än att fartyget senare kunde avgå till destinationsorten Tunis sedan mindre reparationer först utförts.I synnerhet skadades fartygets däckhus genom lufttrycket från en bombexplosion på kajen strax intill. Ingen av besättningen skadades.Befh kommer sannolikt att avge sjöförklaring vid konsulatet i Tunis då tillfälle därtill ej fanns här.För övrigt har, så vitt jag vet, ett par fartyg förstörts och ganska stora skador anställts på en del av hamnanläggningarna.Mest torde oljehamnen La Mède ha lidit, men några närma uppgifter har ej kunnat erhållas. Folke Berglund.

Kosnul.

P.M.

angående sjöfarten på Marseille

Beskickningen i Paris telegraferar den 3 innevarande månad att red AB Sv. Lloyds ss Mansuria, som befraktats för Fransk räkning, avgått från Marseille efter att ha erhållit en del däcksskador vid det Tyska bombanfallet mot Marseille den 1 ds.Vid bombfällningen erhöll jämväl Ostasiatiska Kompaniets ms Agra ytterst obetydliga skador medan skadorna i hamnen uppgivas vara särdels omfattande.Konsuln i Marseille igrågasätter lämpligheten av att svenska fartyg anlöpa hamnen.Enligt uppgift ditförväntas inom den närmaste tiden ss Noreg (Red AB Fri, Gtbg) och ss Neva (Transmarin,H-b).

Stockholm 4 juni 1940

Detta PM överlämnades 4.6 för strängt förtrolig kännedom av Ud till advokat Henriques, SKN.

Survey i Tunis 6.6.40

SKNEII/Dispacher

Bureau Veritas expert i Bizerte, Guénédal Emmanuel, besiktigat Mansuria. Fartyget låg förtöjt till kajen akter då 2 bomber exploderade 70-80 meter från fartyget i Tullmagasinet i vilket de varor låg lagrade som skulle inlastas i Mansuria. Brinnande trävirke slungats ombord från det söndersprängda magasinet och anställt eldsvådetillbud.

"Fartyget är sjövärdigt för allt som kan inträffa på sjön och kan med full säkerhet företaga den färd för vilken det är avslutat."

Ingen sjöförklaring Ingen crew list

Se Mansuria 19.2.40

Besättningen i stort sett densamma

MANSURIA 2.6.40

Prov Reparation i Tunis

I Tunis reparerades genom Mission de Transports Maritimes för 1428 kr. 6 dörrar med ramar, träskott runt skorstenen, trallar, nakterhus, lampor, spisellucka, ventilglas med ramar, sotskåpsluckor, batterier mm. Men de flesta skadorna fick anstå tillsvidare och ännu 1948 hade fartyget kvar en del mindre hål i skorstenen som inte åtgärdats. En del skador åtgärdades i maj 41 i Petsamo (Se Mansuria 7.4.41)

Survey i Petsamo 20.5.41 SKNEII

"Kvarstående skador från den 2.6.40: STB & BB brygglejdare böjda, 15 st däcksplankor på båtdäck brandskadade, stor buckla i skottet runt salongsingången, mittpartiet av bryggans teakbarriär intryckt, provisorisk fönsterram i STB bryggkur, div splitterskador.
I maskin har en spricka konstaterats i kondensorn som prov svetsats men gått upp igen under bombanfallet 7.4.41 och måste åtgärdas. Förliga läns- o matarpumpen på stora maskinen som skadades i Marseille 2.6.40 har prov tätats i engelsk hamn med en cementbox. Ny pumpstövel har beställts från Göteborg och insättes härstädes."

Generalräkning SKNEIII 177

30.9.42 översände rederiet till SKN sin generalräkning på 35071:66. Tunisreparationen var bara på 1428:57. Däremot måste Eriksberg för 32900:- nytillverka och installera en kondensor i st. för den som tidigare prov rep av Thornycroft i Southampton.
8.1.43 utkvitterade Sv Lloyd från SKN 27917:59 efter dispache 2.1.43.

Mansuria 9.4 - 30.5.40. SKNEIII 190

Den 9 april 40 låg Mansuria i Alger och lastade styckegods för Göteborg efter att dessförinnan ha lastat även i Cartagena (Se kollisionen 19.2 40) Den 17.4 beordrades hon upplossa den last hon intagit i Alger och avgick 19.4 på Fransk order till Marseille, dit hon kom 22.4, för utlossning och magasinering av all last. Ett parti spanska apelsiner beslagtogs av fransmännen. Den 30.5, fortfarande liggande i Marseille, sattes hon i engelsk timecharter. Uppehållet 9.4 - 30.5 kostat rederiet stora pengar. Den last hon lossade i Marseille 27-29.5 bestod av 570 ton styckegods av vilket några småpartier så småningom nådde Sverige med tåg, resten förskingrades eller förstördes. 9381 lådor apelsiner konfiskerats. Underhandlingar pågick i ett par år mellan UD och Vichybeskickningen om denna last. Sålunda telegraferade UD till Vichy 9.10.40:" Sök hemtransportera lakrits, skinn, saffran, olivolja och eteriska oljor.
Kostat SKN 254579:11 i uppehållskostnader och ersättning till lastägarna.

MANSURIA 2.6.40

Agra lätt skadad 2.6.40

MS Agra av Göteborg, Ostasiatiska Kompaniet, hade 11.4.40 på hemväg med 7000 ton styckegods från Fjärran Östern omdirigerats till Marseille på grund av det tyska anfallet på Danmark och Norge 9.4.40. Hennes last lossades i Marseille och såldes där. Agra fick 2.6 lätta skador vid flygraiden.

R Fredh: Utanför Spärren (Lysekil 1983)

2 uppassare berättar

Uppassarna Gösta Ödman, Strömstad, och bert Lundberg, Gtbg, berättar följande från sin tid i Mansuria 1940-41:
Vi var yngsta män på Mansuria när hon i jan 40 lämnade Uddevalla med massalast till Savona, Italien och Genua. Väl inne i Medelhavet blevMansuria i tät tjocka rammad av ett stort franskt truppfartyg ((Se 19.2.40)). Ingen skadades men Mansuria fick en del skador och måste repareras i Cartagena i en månad. Nitningen av plåtarna skedde för hand och arbetet gick sakta. På resar därifrån mot Savona togs fartyget in till Marseille av en fransk hjälpkryssare för kontroll. Hon frigavs dock och kunde gå till Italien och lossa. Sedan gått till Alger för lastning. Där hört på radion att tyskarna anfallit Norge. En Fransk prisbesättning kom ombord för att se till att svenskarna inte sänkte sitt fartyg och en framställning gjordes till befh att i fortsättningen segla för Frankrike, vilket befh sade nej till. Vid månadsskiftet Maj-juni gick Mansuria med Franskt prismanskap till Marseille. Vid den tidpunkten utsattes Marseille för första gången för ett tysk bombanfall. Vi låg vid kaj när larmet gick. Himlen var nästan molnfri. Kocken hade just satt in en stek i ugnen. Stuvarna sprang in i hamnskjulen. De tyska bombplanen fällde en mängd bomber. Ett ammunitionsfartyg exploderade, hamnmagasinen träffades och det blev troligen många dödsfall. En del av Mansurias folk sprang till skyddsrummen. Bert Lundberg fick ett splitter i ena benet varifrån blodet rann. När anfallet var över låg stora delar av hamnen i ruiner. - Den 6 juni kom Mansuria till Tunis när Italienarna satte in de första anfallen mot Nordafrika, ss Elgö sänktes på kustresa kring Nordafrika. Till sistkom Mansuria till Valencia där det blev klart att hon skulle lasta kopparmalm till England. Hela besättningen begärde att få avmönstra. Det tog en månad för Svenske konsuln i Valencia - en spanjor - att ordna hemresan med tåg. Under denna tid fick vi betala allt för oss ochlevde på ris i olivolja. Kvar på Mansuria blev endast befh och hans nya besättning utgjordes av spanjorer och engelsmän. Trots flera flyganfall kom Mansuria över till Emgland
Efter 7 månader blev det äntligen hemresa av. Befälet reste i Ia klass på tåget, manskapet i 3e klass Vi startade från Barcelona och kom via Lyon till Geneve därifrån till München och Berlin med oerhört överlastade tåg. Till sist kom vi hem till sverige över Sassnits-Trelleborg.

MANSURIA 2.6.40

Historik

Se Mansuria 7.4.41

FALKVIK 9.6.40 ff

BOMBSKADAD I ROUEN FÖRE FLYKTRESA FRÅN SAMMANBROTTETS FRANKRIKE.

Journalutdrag

Mån 20.5.40 kl 07.15 angjort examinationsbåten på Le Havres redd och fått order att ankra omedelbart på grund av minfaran. Ankrat på redden 07.45.

Fre 24.5 Ett flertal minsprängningar inträffat under dagen med hårds skakningar och vibrationer i skrovet.Kl 18.30 fått order att lämna Le Havre och gå till Cherbourg för vidare order.Avgått kl 19.20.

Sön 9.6 Fartyget ligger i Rouen och under hela natten har det varit hårda bombardemang. Ungefär vid 05-tiden sattes ett stort öljeupplag i brand. På sina ställen brinner det även på vattnet. Broarna ha sprängts och fartygen lämnar hamnen, ett efter ett, utan lots och bogserbåtsassistans. Alla lotsar och bogserbåtar har evakuerats. Vi beslutar också att lämna hamnen men måste först hala undan lossningskranarna samt dessutom kranar från ett annat fartyg som fastnat i våra. Kl 11 förhalat fartyget fritt från flytkranarna vilka förtöjts i kajen. Kl 12 middagen avgått. På grund av den hårda strömmen ha vi, trots upprepade försökmed hjälp av ankare, ej lyckats få fartyget runt. Vi gick därför upp långsides en kaj för att svänga henne med tillhjälp av wirar. Under rundsvängningen sprängdes förwiren, som var ny. Fartyget törnade mot kajen och fick en buckla i häckplåten. Akterwiren måste huggas av då den hängt upp sig på en shackel under låringen. Resan fortsatte nedefter Seine tills mörkrets inbrott då fartyget förankrades vid lotsplatsen Villexuier. STB + 30 famnar i vattnet.

Mån 10.6 Kl 04.10 åter lättat ankaret och resan fortsattes utan lots, då sådan ej står att erhålla. Kl 07.45 gått med stoppad maskin. På grund av låg vattnethar fartyget fastnat i mudden mitt i rännan. Lagt utav STB ankare med 25 famnar kätting i vattnet. En akterifrån kommande pråm har av strömme pressats in mot bogen, dock utan stt skada någonting. Kl 11 f m, då fartyget började svänga, samtidigt som tidvattensvågen kom, sprang ankarkättingen trots att maskinen arbetade halv fart framåt. Förlorat STB ankare och 20 famnar kätting. Under tiden fartyget stod på botten måste vi söka skydd mot kulspruteeld och granatskärvor. Åtskilliga skärvor upplockade ombord. Fortsatt resan och passerat bojarna vid Cape de Le Havre kl 15. Styr för Torbay, Brixham.

Lör 15.6 Kl ankrat på St Nazaire road, BB + 45 famnar.

Sön 16.6 Till ankars på St Nazaire road. Håller sjövakt Vind N2, barometer 76 Flertaliga bombfällningar från störtbombplan har skett strax intill fartyg

Mån 17.6 Dito Bombfällningarna ske oftare.

Tis 18.6 Fortsatt bombning, de Tyska bombplanen kretsa ständigt över oss. Båtarna lämna redden och gå till sjöss fyllda av flyktingar. Även vi beslut

FALKVIK 9.6.40 ff

avgå då ingen kommunikation med de Franska myndigheterna kan erhållas.
Då vi avgå är endast 3 båtar kvar på redden, vilka dock senare lätta och följa i vårt kölvatten.

Tors 20.6 Kl 08.30 håller utanför St Jean de Luiz. Kl 10 fått lots ombord Kl 01.45 ankrat på insidan av pirarna, BB + 25 famnar i vattnet. Brutit sjövakterna. Satt ett reservankare på STB kätting. Lättmatros Häggblom vaktman.

Fre 21.6 Kl 16 fått order av marinmyndigeterna att avgå till Engelsk hamn. Kl 17.25 avgått utan lots ombord. Många minsprängningar runt om.

Ons 26.6 kl 22 förtöjda i bojar på av lotsen anvisad plats i Prince of Wales Dock i Swansea.

Hugo Gustaf Wallberg
Befh

Harald Jönsson
1e styrman

Axel J Wenzell
2e styrman

Maskindagboken

Fre 24.5 Efter avgången från Le Havre redd märktes att kondensorn blivit läck, sannolikt förorsakat av de häftiga skakningarna vid minexplosionerna

Lör 8.6 Enär ej färskvatten för pannorna kunde erhållas från land, måste sådant tagas från floden och detta vatten var bemängt med olja från sprängda oljecisterner.

Sön 9.6 Stack fyr i STB panna kl 08 På grund av omständigheterna tagit upp ångan till kl 16 då pannorna förenades.

Tis 18.6 Kondensorläckaget ökat.

J O W Svensson
Övermaskinist

L Landström
2e maskinist

Report of Survey

Afloat in Prince of Wales Dock, Swansea 13.7.40 ff.

On 9 June, whilst lying in Rouen, a number of bombs fell close to the vessel during an air-attack, causing her to vibrate heavily, and orders were shortly afterwards received for her to leave the port. No tugboats or pilots were available and when manoeuvering out of the deserted port, the stern of the vessel made contact with the quay wall, damaging the counter plating. The STB anchor cable was broken and the anchor lost. Shortly after leaving Rouen, a heavy leakage was noted in the main condenser and which increased. The vessel proceeded to Brixham, arriving at that port June 11th, where bunkers were taken onboard, and again left for Nantes June 13th. In the St Nazaire roads, orders were received to proceed to St Jean de Luz, and she accordingly left for that port June 18th. At St jean furtherorders were received to return to the UK, the vessel eventually arriving in Swansea June 26th. During the voyage the leakage in the condenser had considerably increased.

Forts

FALKVIK 9.6.40 ff

Poop: Stern expansion plate, also forming bulwark, centre plate ~~xxx~~ badly buckled 2 plates also buckled port side and one STB side.
Anchor: New STB stockless anchor required plus 15 fathoms of chain.
Condensor: Leaking heavily since bombexplosions in Rouen 150 tubes to be renewed and cracks in the plates to be welded. Coast Pounds 161
Engine room telegraph: A large portion of wires an d chains for same to be renewed. Coast Pounds 25
Pump: Cast iron cover for Worthington pump fractured.
Renewed Pounds 1 sh 10
(Skadorna reparerats i Swansea 27.6 - 11.7.40 av J Richards shiprepairers.
Kostnad 269pund 10 skillings.
Rederiets totalkostnad kr 7764:48

SKN EII dispacher

Dispache given i Stockholm 5.8.41 av Per Hasselrot

Rederiet 15.5.41 skrivit till Hasselrot att ett sammanhängande journal-utdrag för tiden 20.5 - 26.6.40 för närvarande ej kan erhållas. Fartyget är utanför spärren i Engelsk kustfart och postgången är ju osäker från England om ej helt avbruten.
SKN ej ersättningsskyldigt enligt dispachen.

Egna noteringar Kapten Wallberg försvunnen

Falkviks befh Hugo Gustaf Wallberg, Söderhamn, 34 år, försvann spårlöst på kvällen den 9.12.40 då fartyget låg i Newport, Mon., ej långt från Cardiff. Han hade skilts från chiefen och 1e styrman kl 21.30 och dessa återvände till fartyget i den mörklagda hamnen. Wallberg var då fullt nykte och hade inte heller mycket pengar på sig. Någon polisrapport i saken hade ännu i april 41 inte nått Sverige.

Falkvik Engelsk kustfart hela kriget

Se separata uppslag : 2.12.40, lätt bombskadad i Southampton
3.6.41 lätt bombskada
7.7.41 Skakad av sjunkbombsexplosioner
16.1.44 Konvojkollision

Historik

Lastångare på 1204 brton byggd 1899 vid Howaldtwerke i Kiel av stål. (Ex Nordstjernan). L 72,1 B 10,7 Tillhörig red AB Falkvik (Konsul Thure Carlsson) i Sölvesborg 1790 dw .520 ihkr. Inköpt okt 1920 av detta rederi (Konsul H Fremberg) från red AB Nordstjernan % Axel Ax:son Johnson) i

FALKVIK 9.6.40 ff

Stockholm (grundat 1890) för vars räkning fartyget byggts 1899 som Nordstjernan. Nordstjernan var det 7de och sista fartyg som Johnsonlinjen skaffade sig under sina först 10 år före sekelskiftet. År 1903 kom ss Reserv. Avsedd för Nord-och Östersjötrafik gjorde Nordstjernan 1915 flera långresor till Sydpacifickusten. Den 10.6.15 fick hon ansenliga ovabbordsskador på Valparaisos redd då hon i en stormby draggade ner mot tyska ss Riol.- Som Falkvik gick ångaren i trampfart i 35 år inkl den 5 krigsåren i Engelska kustkovojer. Sin sista resa gjorde Falkvik i december 1954 från Skutskär till Shappness med rums-& däckslast av 514 stds plank och bräder. Sön 19.12 i Cuxhaven insjuknade befh Harald Jönsson, som fört henne i 14 år, och måste föras till sjukhus där han avled. 1e styrman Sten Erik Lindeberg, Sölvesborg, 50 år övertog befälet. Under forsatt resa i NW 9 Beaufort med överspolning och slingring fick Falkvik 21.12 växande STB lagsida som kl 05 uppgick till 25° STB Hon låg då och höll sjön mitt ute i Nordsjön i den 2' breda minsvepta leden Elbe-Humber. Kl 05.45 stoppade maskin p.g av för lågt ångtryck, kolen rasade av rosterna i pannorna, arbetsbåten spolades överbord, vatten inträngde i manskapshytterna akterut. För att rädda fartyget kapades däckslastsurrningarna och hon togs runt o återvände till Cuxhaven dit hon kom illa åtgången kl 12.45 ons 22.12. Här vägade besättningen att medfölja till sjöss igen. Först efter prov reparationer och lossning av last kunde Falkvik nyårsafton fortsätta resan och anlände Sharpness ons 5.1.55. Efter lossning intogs kollast till Aarhus och därifrån gick Falkvik ibarlast till Ystad, såld till nedskrotning vid Carl Persson & Spöner AB. Den 24.11.55 på sin 89-årsdag lämnade konsul Thure Carlsson sin post som VD i rederiet och 1956 gick red AB Falkvik i likvidation. (Se civilhaverier 21.12.54)

SONJA 10.6.40

PÅ RESA THAMSHAVN- LANDSKRONA MED SVAVELKIS TRÄFFATS AV MINEXPLOSION KL 01.17 OCH SJUNKIT OMEDELBART. ELVA MAN OCH LOTSEN FÖLJT MED I DJUPET. TILLSKYNDANDE BÅTAR BÄRGAT 8 MAN. ½' FÖRÖVER GICK SYSTERFARTYGET " INGER".

SONJA 10.6.40

Rapport

Avgick Thamshavn 8.6.40 destinerad till Landskrona. Rumslast 2740 ton svavelkis. Bukners:c:a 70 ton kol,förbrukning 11 ton/dygn. Djupg - 20 ombv och en lots.
Toppederad eller minsprängd 10.6.40 kl 01.17 3/4 mil NW Botnane i Fröysiöen.Befh vakt, Utkik på backen. Träffat föröver STB, sjönk omedelbart. 11 man och lotsen följt med ner. Fartyget totalt förlorat. Se sjöförklaringen.

Mariestad 4.7.40
Wilhelm Guldbrand
Överlevande Ie styrman

Rapport til Herr Politimesteren i Fjordane,Florö
fra lensmannen i Bremanger,Kalvåg,v.aut.betj.Bjarne Thunold
Angår: Svensk ss Sonjas forlis i Fröysjöen i Bramanger natt til 10.6.40 c:a kl 1.15. Politimesterens ordre innhentet pr telefon d.10.6.40.

C:a kl 1.15 natt til idag er nevnte damspskib sunket etter en explosjon 12 mann antas tapt med skibet, 9 er reddet. Ulykken foregikk i skipsleden i Fröysjöen,Bremanger herred,like under land,midtveie mellem gårdene Gulestö og Nordbotten,c:a sydost fra Fiskholmens fyr. Idag morge lå Inger, ett sösterskip av Sonja, forankret ett stykke fra ulycksstedet med de overlevende ombord. - Reise foretokes dertil for ak å få opplysninger om ulykken.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - -

10.6.40 ved Botnane onbord i d/s Inger av Hälsingborg framstod:
W.G.Guldbrand ,svensk, Ie styrman med Sonja, den eneste igjenlevende av officererne. Sonja var på reise fra Thamshavn till H-b med kislast.Den gikk i fölge med ss Inger. Inger foran, og Bonja c:a ½ naut.mil etter. Begge skip hade lots ombord og i det förste skip Inger befandt seg også en tysk officer som ledsaget skipene av hensyn til passaje av vaktposter Styrman var tilköys da ulykken hendte. Han våknet av explosjonen og kom seg ut. Skipet sank så at si momentant og man kunne intet foreta fra skipets side for å redde folkene. Han oplyser at alle som befandt seg omkring midtskips er omkommet,i alt 12 mann. 9 er reddet og befinner seg ombord i ss Inger. Styrman tror at klokka var c:a 01.15 da ulykken hendt De mannskaper som xxxxxxxx var i live kom seg op på en redningsflåte og ble en stund etter tatt op av d/d Inger ,som vendte tilbake,tilkaldt av explosjonen.Fra Botnane kom også folk tilstede i robåter og disse fandt en död mann som også er tatt ombord i Inger. Av effekter fra skipe er bare ubetydeligt funnet.Manhar bl.a funnet kapteinens dokumentmappe med en del av skipets papirer. Dessuten er det av folk fra Botnane funde og slept tillands 2 knuste livbåter og en flåte. Styrman anser de bjerge

SONJA 10.6.40

ting av ringe verdi og mener at bjergerne bör få beholde det som en påskjönnelse for den hjelp de har ytet de förliste. Styrman mener at årsaken til ulykken må vere minsprengning,Det ble ikke iaktatt ubåt eller annet krigsfartöy i nerheten, heller ikke fly. Explosjonen intraf i bunnen av Sonja over på STB side omtrent ved lukke I förut.Av de bjergede papirer har man også mannskapslisten,hvoretter styrman utarbeitet fölgende lister?

Förulykkede resp reddede (Här utlämnade)

II Vittne Kystlots Dahle,Trondheim: Hade vakt på ss Inger sammen med skipets Ie styrmann. Inger gikk foran Sonja,som fulgte så å si i Ingers kjölvann. C:a kl.01.15 hörte lotsen ett smell og merket at hans skip "ga seg" merkbart. Idet han så utfor broens brystvern -akterover - iakttok han at Sonja ble kastet ut av sin kurs med baugen östover,hvoretter skipet sank på et öyeblikk. Han så deler av skipet bli kastet i luften, såvidt han kunne iaktta omtrent ved lukke I STB. Lotsen mener at det må vere minesprengning som er årsak til ulykken. Det ble ikke iaktatt fly, eller krigsfartöy i nerheten. Man så heller ikke noe til miner, men den mine sok kann ha vert årsak til ulykken kan ha hengt fast i bunnen etter sitt slepetau og derved vere blitt dradd under av strömmen. Inger vendte med en gangfor å söke redde folkene fra Sonja, men på grunn av at man ikke visste om der var flere miner i nerheten ble manöveren noe sinket. Det kom imidlertid straks folk tilstede fra land i robåter og en av disse fandt en död mann.

xxx xxx xxxx xxx

Etter å ha motatt foranstående muntlige forklaringer,der ikke ble nedskrivet på stedet, konferertes med forskjellige av mannskaper og officerere fra begges skip. Det var den almindelige oppfattning at en mine var årsak til ulykken. De mottatte oplysninger ble refereret xxx for Leutnant zur See,Herr Lauerwald ,tysk sjöofficer som medfulgte skipene som Begleitoffizier. Löitnanten kunne ikke gi andere oplysminger enn det som allereden framkommet. På spörsmål uttalte han ,at han trodde at det utvilsomt var minesprengning som var årsak til ulykken. Löitnanten uttalte videre at såfremt det hadde vert ubåt på ferde,ville det uten tvivel, bli skutt mer enn en torped og hans skip Inger ville da vert rammet av den andre torped. Han hade ikke mottatt melding om minelegging av leden her. Han anmodet om at ulykken måtte hurtigst bli innberettet til det tyske amiralitet i Bergen. - Inger forlat nu Botnane for å gå til Florö med de overlevende og för a få begravet den döde matros C.Petterson fra Luleå.. Styrman Gulbrand uttalte at han ville söke forbindelse med den svenske konsul i Bergen og ville avgi sjöforklaring der. -Förelöbig rapport ble gitt hr. politimesteren telefonisk fra Botnane.Av nerverende rapport er gjennemslag sendt det svenske konsulat i Bergen,sammen med en del av skipets

SONJA 10.6.40

papirer som ble funnet i sjöen umiddelbart etter Ingers avreise.
Det som befolkningen i Botnane har bjerget tillands er:
En redningsflåte (10 jerndunker i treramme),delvis knust.
El livbåt,klövet,uten stavner,helt defekt.
En livbåt,knust på begge sider oven vanna,lekk.
Tre deler av skipslukker, delvis knust.
2 bunter ulltepper (ialt 5)
En del delvis skadede sjökarter og diverse ting som lå igjen i båterne.
ingen istrumeneter (kompasser etc)

Bremanger Lensmannskontor
den 10 mai 1940

Stämpel

Sjöförklaring for Bergens Byrett,Bergens Tingshus 14.6.40

Närvarande: Konsulatssekretär Knut Magnus,som även representerte SKN.

Ie Styrman Guldbrands rapport:

Måndag 10.6.40 kl 01.17 märktes en fruktansvärd explosion under förskepp STB sida varefter fartyget började sjunka med förskeppet. Efter c:a 20 sekunder försvann aktern lodrätt under havsytan, där en del av besättningen lämnades kvar bland vrakspillrorna. Efter en kvart anlände 2 livbåtar från Inger,som gick c:a 3/4 mil före Sonja,till olycksplatsen och började bärga de nödställda. Då 9 personer bärgats och inga fler fanns kvar,återvände livbåtarna till Inger där de räddade omhändertogs och vårdades på bästa sätt. Olycksplatsne genomsöktes sedan i flera timmar av småbåtar från Botnane och liket av en matros,Karl Petterson, hittades och bärgades ombord i Inger där en tillkallad läkare utfärdade dödsttesten. Vid 09-tiden fortsatte Inger till Florö,där besättningen ilandfördes,inkvarterades och erhöll nödig beklädnad. Liket av matros Petterson bisattes i Florö lasaretts bårhus och tisdag den 11.6 begravde den döde i närvaro av de överlevande från Sonja och Ingers befäl samt de flesta av besättningen. Bergen den 14 juni 1940

Wilh.Guldbrand.Ie styrman ss Sonj

Ie styrman Guldbrand: EFtersom Inger hade minlots ombord följde Sonja i Ingers kölvatten. Olyckan hände 3/4 naut.mil NW Botnane i Fröysjöen. Flera drivminor blivit funna på denna plats, därför sannolikt en drivmina. Sonja hade svenska nationalitetsmärken målade på bägge sidor och på luckor och hyttetak. Sverige målat i stora bokstäver på båda sidorna. Det var dagsljus när explosionen inträffade men solen hade ännu inte gåt upp. Befh, lotsen,rorsman och utkik var på däck som vakthavande,men om befh var på bryggan vet inte Gulbrand. Av dessa bara utkiken räddats.

SONJA 10.6.40

Rorsman var matros Petterson som åtefanns flytande död i vattnet med ett krossår över pannan. Inga andra lik återfunnits. Livmaterielen var i full orden. Visseligen fått splitterhål i livbåtarna vid bombningen 25.4 men dessa hål hade tätats med träplugg. Det gavs ingen tid att använda vare sig båtar eller flotte eller att sätta på sig livbälte.

Lättmatros Dahlen : Stått utkik på backen sedan midnatt och hållit noggrann minutkik. Sonja styrde i kölvattnet på Inger som gjorde dålig fart (dårlig fart).På bryggan stod timmerman till rors och så fanns där ett befäl,m en om det var befh eller lotsen visste han inte. Netopp like för explosjonen kom jungmannen Johannes Myhr for å avlöse vitnet på bakken. Vitnet vente seg d for å se hvem der kom og fikk da i detsamme se explosjonen som traf mellom lukke I og 2 om STB. Han så en söyle som steg til vers fra dekket, antagelig var det stykker av svavelkis fra lasten.Noen vannsöyle så han ikke. Lker ble slynget tul vers i alle fall fra luke I. Skipet sank etter 15-20 sekunders forlöp med forskipet först. Han ble trukket ner med dragsuget. Da han flöt op igen fikk han fatt i en löslukke og holdt seg flytende på den intill han ble berget opp i en båt fra Inger. Ingen av de som hade vakt på dekk hade livbelter på.

Maskinelev Lökstad: Vakt i maskin tillsammans med Ie maskinisten. I eldrummet var eldare Karl Rein. Lökstad hade just gått upp på däck för att dricka vatten och stod på däck då det small.Han kunde inte se vad som orsakat smällen. Rusat akterut för att varsko frivakten . Då han kommit dit ropat ner till dem genom dörren, men samtidigt sjönk fartyget och han hoppade överbord. Såg inte till någon av vakten på däck. Togs upp i en livbåt från Iner.

Eldare Hansson: Haft vakten fram till midnatt. Av hänsyn till Inger, som Sonja skulle följa, hade maskinen inte gått med full fart under hans vakt. Hållit 6-8 knop så där. Skulle just lägga sig i kojen då han hörde ett brak. Då han kom upp på däck låg redan förskeppet under vatten och midskeppet hade börjat sjunka. Såg bara matros Johnsen på däck. Johnsen höll på att snöra på sig livbältet. Då det skulle tagit för lång tid grep Johnsen en livboj och hoppade överbord. Ävan Hansson sprungit fram till relingen och hoppat överbord. Han drogs ner av suget och då han kom upp till ytan igen var Sonja borta. Höll sig uppe på några luckor tills Ingers livbåt kom. På Inger fikk de bergede god forpleining.De hade frosset,men ingen av dem var kommet til skade såvidt vitnet vet.

Eldare Jakobsen: Väckt av smällen i sin hytt.Gripit livbältet som låg vid kojkanten ,rusat upp och hoppat överbord. Såg inte till någon förrän han kommit i vattnet. Då såg han att det var andra som låg och flöt omkring. Ingen blivit skadad av de 9 räddade, såvitt han visste.

KK vol 145

SONJA 10.6.40

KK memorial 16.7.40

Fartget har antingen träffats av en drivande mina eller kolliderat med en förankrad mina, som exploderade vid eller under förskeppet om STB. Ex officio

Bo Bergström

CREW LIST

(Sammanställd av uppgifter från KK och UDHP80c 3513)

† Befh Frans Lage Gustavsson, Jonstorp, 26.2.01 i Kalmar (22.1.40)
Tidigare på Dicido som förliste 7.1.40

Ie styrman Wilhelm Gottfrid Guldbrand, Mariestad, 18.9.94

† Ie maskinist Harald Ingvald Nordtömme, Berggljots gate 5, Trondheim, 8.5.85 i Trondheim.

† 2e maskinist Reidar A.Ileby, P.A.Muncks Gate 10, Trondheim, 31.10.07 i Fredrikstad

† Timmerman Oscar Björk Sjöholm, Per Eskilsgatan 1, H-b, 30.9.82 Brösarp

† Matros Karl August Petterson, Notviken, Luleå, 21.12.86 i Luleå
Gjenfunnet död.

Matros Einar Johnsen, Selnes, Balfjord, 22.5.10

Lättmatros Steinar Gotfred Dahlen, Staune, Trondheim, 7.6.20

Lättmatros Helge Röhme, Orkanger, 19.7.13

† Jungman Johannes Myhr, Elveveien 2, Trondheim, 21.9.20 i Trondheim

Donkeyman Valdemar Pedersen, Taraldsgårdsveien 12, Trondheim, 5.3.13

† Smörjare Nils Gunnar Jönsson, Södra Åkarp, Vellinge, 22.1.11 Åkarp

† Eldare Karl Kristiansen-Rein, Orkanger, 27.5.12 i Orkanger

Eldare Torsten Johannes Jacobsson, Väsby, 7.6.14

Eldare Axel Holger Hansson, Göteborg, 13.2.09

Lampare Björnulf Berntsen, Orkanger, 23.7.23

Maskinelev Johan Lökstad, Orkanger, 22.9.12

† Kock Gustaf Edvin Eliasson, Nedre Ödsmål, Kleva, Orust, 20.2.85 iN.Ödsmål

† Salongsuppassare Öystein Holan, Indre Kvaröy, Luröy, 28.7.23 i Orkanger

† Mässuppassare Per Kringstad, Orkanger, 6.3.24 i Orkanger

† Kronolotsen Birger Johnsen, Schöllers Gate 1, Trondheim, 26.8.88 Mosvik

---

SKN EVII vol 194

LASTEN

2819 ton kopparhaltig avavelkis (Pyrites) till Reymersholms Gamla Indust AB i Hälsingborg från Orkla Grube A/S, Lökkens Verk.

Lasten försäkrad i Öresund för 61726:- plus 50000:- för frakten.

SKN 10.7.40 utbetalat till Reymersholms 61725:56
SKN 27.8.40 till rederiet utbetalat 46504:02 för frakten.

Totalt: 108.229:58

SONJA 10.6.40

De norska besättningsmännen : 3 korta livsöden

Salongsuppassare Öystein Holan, f. 28.7.23 i Luröy

Föräldrar sergeant Hans Holan, Indre Kvaröy, F-69 och hans hustru Einga Josefina Holan, f. 9.1.82 i Holan

Luröy Sogneprästt Friedrich Krüger skrev 18.7.40 till Sv.Konsulatet i Trondheim: " Det var trist for Hans Holan og frue at de mistet Öystein. De hade 2 sönner. Den andre er åndsjuk, mens Öystein var en usedvanlig intelligent og flink ungdom. Faren ofret alt for ham for å få ham frem. Han var ders håp." Aerebördigst F.Krüger.

Mässuppassare Per Kringstad: f. 6.3.24 i Orkanger.

Föräldrar: sjämannen Anders Kringstad och Ellen Hansdatter,

Jungman: Johannes Myhr: f 21.9.21 i Strinda, bott inStrinda hela sin tid.

Föräldrar: fiskhandlare Alf Leonard Myhr, f-89 i Trondheim och Hedvig Bergljot Norsbye, f-94 i Oslo.

XXX xxxx XXX

Befh Frans Lage Gustafsson efterlämnade hustru Ruth Elsa Linnéa och barnen Lars Ulf, f.2.12228, Britt f. 31.1032 och Nils, f. 3.4.35.

Effekter

19.8.40 kunde rederiet utkvittera 10575:- från SKN för effekter

Timmerman Björk-Sjöholm hade skrivit testamente 2.12.39 i Hälsingborg att hans kvarlåtenskap tillfaller fröken Ruth Kristina Nilsson, Lilla Strandgatan 5, H-b, f. 1.4.08 i Össjö.

Kaptens änka utkvitterade 21.8.40 i Jonstorp 1800:- för makens effekter.

De överlevande ekiperats i Florö vid firma Ellen Christensen. Styrman fått kostym, skor, 2 benkläder, 2 undertröjor, 3 skjortor, 3 par strumpor, livrem, slips, 2 näsdukar, koffert 7:50, en flaska hårvann, en flaska brilliantine, tandborste, en tub Stomatol, rakkräm, rakhyvel, rakborste, kam och en tvål, allt värt 219:35, vilket sedan drogs av från effektersättningen . Eldare Jakobsson nöjt sig med att ta ut kostym, tröja, slips, skjorta, ett par skor, strumpor, kalsonger, en näsduk, hängslen och livrem = 120:76.

Transmarin i Hälsingborg till SKN 28.6.40

"Under Sonjas uppehåll i Thamshavn avmönstrade en del besättningsmän och medtogo vid hemresan till Sverige per järnväg inte alla sina effekter eftersom de fingo vandra till fots c:a 2 km vid Norsk-Svenska gränsen där järnvägsrälsen var bortriven. De Framställer nu krav på ersättning för förlorade effekter vid Sonjas krigsförlisning och avvaktar vi gärna Edra meddelanden huruvida besättningsmännen ifråga kunna erhålla ersättning från Eder. " - SKN svarat 1.7.40 att nämnde ej ersätter effekter som förlorats av avmönstrade besättningsmän.

Egna noteringar

SONJA 10.6.40

Sonja och Inger låg den 9.4.40 färdiglastade i Thamshavn. Den 25.4 blev Sonja bombskadad i ~~Trondheim~~ Thamshavn ,vid Trondheim. Först den 8.6 fick fartygen tysk tillstånd att avgå till Hälsingborg med sina svavelkislaster. - Liket av kapten Gustavsson flöt iland den 12.6 och jordfästes i Florö

Historik

Laståangare på 1828 brton byggd 1923 vid Hälsingborgs varv av stål. L. 84,6 B. 12,2 Tillhörig RedAB Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg 2850 dw 725 ihkr I maj 1932 i Trondheim anställde en exploderande fotogenlampa en våldsam brand i skansen. 1934 hade hon en lättare kollision på Mersey med engelska ss Wimborne . 1929 drunknade en matros i Bordeaux och 1934 en matros i Öresund. - 5.9.39 grundstötte Sonja på resa Stocka-Larne vid Skerrivore Rocks men tog sig flott för egen maskin om än läck. -Som ersättning för förlusten av Sonja inköpte Transmarin i augusti 40 ett nybyggt fartyg från Hälsingborgs varv som fick namnet Sonja, Denna Sonja, på 1590 brton, 995 ihkr, levererades 21.8.40 och gick för Transmarin ända till augusti 1963 då hon såldes till Estoco Shipping Co ltd i Monrovia,Liberia, ett estniskt rederi med huvudkontor i Sthlm.

TILIA GORTHON 20.6.40

BESKJUTEN MED ARTILLERI OCH SEDAN TORPEDERAD AV TYSKA U-37 KL 03 W. SCILLY ISLAND DÅ HON MED KOLLAST VAR PÅ FLYKT MOT ENGEESK HAMN FRÅN QUIBERON BAY, FRANKRIKE, FÖR ORDER. 11 MAN I BB BÅT BÄRBADE AV H.M.S.LEITH. 10 MAN I STB BÅT LANDAT PÅ FRANSKA KUSTEN OCH TAGITS OMHAND AV TYSKARNA?

TILIA GORTHON 20.6.40

Telegram till UD från generalkonsulatet, London 22.6.40

" Steamer Tilia Gorthon torpedoed yesterday stop no definite news yet about survivors = Sw. Consulate General

---

Rapport:

Avgick Quiberon Bay, Frankrike 18.6.40 destinerad till Engelsk hamn för order. Rumslast 3003 ton kol. Djupg.F.18'11'- A. 19'7" 21 ombv. Torpederat 20.6 kl.03.07 Engelsk sommartid c:a 45'W.Scilly Island i frisk vind 5-5 Beaufort, grov sjö, god sikt. 2e styrmans vakt. Utkik på backen Sjönk på 8 minuter. 10 personer saknas.

Liverpool 28.6.40
Alf Börjesson
Ie styrman

Journalutdrag

tis 18.6. kl 09 avgått från Quiberon Bay dest. till England för order. Styrt varierande kurser till kl 12 middagen. Ankrat insidan Belle Isle i väntan på mörker. Avgåtttkl.22.30. - Kl 23.20 pejlat Belle Isle norra fy i rv syd, avstånd 3'. Därefter styrt rv 278° i 120' till onsdag 19.6 kl 12 d kursen ändrades till rv 328°. Därefter styrt denna kurs i 92' till kl.22.35 varvid kursen ändrades till rv 356°.

Tors 20.6 02.50 siktades en ubåt c:a 1 kabellängd om STB gående i ytläge. 02.55 öppnade ubåten eld med kanon mot fartyget. Stoppsignal slogs omedelbart till maskin. 6 skott avlossades, av vilka en del träffade skrovet, vilket märktes på skakningarna i fartyget. Med morselampa signalerades från Tilia Gorthon "Svensktfartyg" vilket besvarades med en kort blink fr ubåten. Båda livbåtarna firades omedelbart och samtliga 21 ombordvarande kom välbehållna i båtarna, 10 man i STB, 11 mani BB båt. Kl.03.07 avsköt ubåten en torped som exploderade midskepps STB och 8 minuter senare försvann Tilia Gorthon i djupet med aktern före. Efter en kvart roddes livbåtarna tillbaka till platsen där fartyget sjunkit och plundrade där de 2 flottarna på alla förnödenheter. I grov sjö och hård NO vind sattes segel och båda båtarna lades dikt bidevind för BB halsar för att om möjligt upp Scilly Island. Förbindelse hades med STB båt till kl 17 då vinden friskad och sjön växte, varför seglen firades och drivankare lades ut. Under natten förlorades STB båt ur sikte. Blev liggande för drivankare i hårt väder till fredag 21.6 kl07 då vind och sjö något avtagit, varefter seglen åter hissades och båten lades dikt bidevind för STB halsar i ostlig vind. Fort satte seglingen till kl 13 då båten observerades av ett patrullerande fly plan ur RAF vilket nedkastade ett meddelande att hjälp skulle komma. Kl20 siktades ett krigsfartyg om STB och 20.45 ombordtogs hela BB livbåtsbesättning 11 man i engelska jagaren H.M.S. Leith, vilken omedelbart igång

TILIA GORTHON 20.6.40

satte sökandet efter BBxbåtx STB båt. På grund av fallande mörker och då Leith tillhörde en sydgående konvoj måste letandet upphöra efter en timmes tid. Att en livbåt saknades inrapporterades omedelbart till Amiralitetet som ordnade med flygspaning följande morgon.
Tors 20.6 landsattes BB livbåtsbesättning välbehållna i Liverpool från jagaren Leith.

Liverpool 18.6.40
Ie styrman Börjesson

Crew List (Namn delvis SKN)

Befh Johan Fredrik Wilhelm Günther, Kalmar, 21.12.93 i Hälsingborg (28.7.39) Kalmar (på Tilia Gorthon 5.7.41)
Ie styrman Alf Börjesson, Hälsingborg, f -10
2e styrman Einar Edmanuel Johansen, Tönsberg, f -08
3e styrman A.Jensen, Hvaler, Norge, f -94
Ie maskinist John L.Lindblad, Malmö, f -85
2e maskinist Anders Edvin Hansson, Östra Nöbbelöv, f-96
3e maskinist Anton Fevang, Tönsberg, f-10
Stuert H.Sjursen, Bergen, f -18
Kock Johan Elving, Kalmar, f -09
Mässuppassare Lennart Törnquist, Uråsa, f -16
Båtsman Gustav Nilsson, Höganäs, f -95 (Dödad på Atos 3.8.40 på väg hem..)
Matros Oscar Pedersen, Sandefjord, f-95 (gift, bosatt i Göteborg, se UD.) sid 8
Matros Einar Johansen, Sandar, Norge, f -07
Matros Axel Stenborg, Falkenberg, f 06
Lättmatros Lars Nielsen, Ballerup, Danmark, f -98
Lättmatros Stig Hans Valfrid Andersson, Trelleborgsgatan 3, Malmö, f-22
Jungman Gunnar Harry LArsson, Östersund, f -20
Smörjare Karl Lövgren, Malmberget, f -93
Eldare Karl Helmer Rasmusson, Visby, f -11
Eldare Reino Julius Nyrönen, Ämnikoski, f -15
Eldare Karl Hall, Malmberget, Malmberget, f- 93

Livbåtsfördelning:

STB båt: Befh, Ie maskinisten, 2e styrman, 3e maskinisten, matroserna Pedersen, Johansen och Stenborg, lättmatros Nielsen, eldare. Hall och smörjare Lövgren.

BB båt: Ie styrman, 3e styrman, 2e maskinisten, stuert, kocken, mässpojken, båtsman, lättmatros Andersson, jungman Larsson och eldarna Rasmusson och Nyrönen.

SKN EVII 232 Tilia Gorthon var den 9.4.40 på resa Bahia Blanca -Gtbg med 2900 ton havre i bulk. Lasten måste lossas i Liverpool vilket kostade SKN 572117:- i ersättning till lastmottagaren i Sverige.

Tilia Gorthon 20.6.40

Sjöförklaring i Hälsingborg den 11.7. 40 kl 12

Befh.ingivit följande redogörelse ur skeppsdagboken:

SS Tilia Gorthon avgick från Liverpool fredag 14.6.40 kl 17 destinerad till Nantes med 3000 ton kollast och c:a 450 ton bunkerkol. 21 mans besättning. Resan fortgick enligt Engelska routebeskrivningar och allt förlöpte väl .Sålunda kom fartyget till Loires mynning måndag 17.6 kl [illegible] men erhöll där order av en Fransk patrullbåt att avgå till Quiberon Bay för vidare order. Dit anlände ångaren kl.17 den 17.6.Fransk patrullbåt varit långsides för diverse uppgifter, men på befh förfrågan varför han beordrats dit ävensom beträffande krigsläget svarades ej. Fransk milit[illegible] förseglat radiosändaren. Samma kväll kl 22 per rundradio över Motala erhållit order från rederiet att återgå till England,varför lättat ankare och omedelbart stävat SW och SO genom Quiberonbukten för att komma ut d[illegible] södra vägen. Kl.24 tvingats ankra på grund av minspärr rätt förut. Många flygplan i aktion som fällde lysbomber för orientering,men ingen såg oss. Lättat ankar kl.06 tisdag 18.6 och fortsatt NO genom Quiberonbukten för att gå igenom den norra minspärren.Ingen bevakning fanns där mera men vi lyckades utan assistans navigera genom spärren.Styrde sedan upp W om Belle Isle där vi ankrade vid middagstid. På andra sidan ön pågick ett sjöslag och kanonaden pågick hela dagen.Fortsatt resan kl 22.30 helt mörklagd. Vid midnatt torpederades ett större bensinlastat fartyg c:a 3 sjömil närmare land.En del jagare rusade dit i nattmörkret, vi hade int[illegible] annat att göra än fortsätta vår färd. Hela onsdagsdygnet 19.6 styrt varierande kurser i enlighet med våra hemliga routeinstruktioner för nordgående fartyg.Intet anmärkningsvärt inträffat. -Torsdag 20.6 kl 03 genom hård BB-gir undvikit att kollidrea med en ubåt som höll på att gå upp i ytläge. UNder giren observerades ytterligare en ubåt i ytläge. Omedelbart beordrat alla man på däck med order att samla sig midskepps vid det betongarmerade skyddshuset. Ubåtarna omedelbart börjat beskjuta oss. Vi räknade över dussinet skott men tack vare mörkret var det inget som träffade. Medelst morselampa tillkännagvas fartygets namn och nationalitet varvid beskjutningen upphörde. Vi gick genast i båtarna och väl klara fartygssidan kom en torped kl.03.10.Den träffade midskepps BB och sprängde hela midskeppspartiet och ångaren sjönk inom någon minut. Positionen var då c:a 80 sjömil StW Scilly Isle. Kursen var N 8° O. NO jämn bris och moderat sjö.Ubåtarna såg vi ej mera till .De voro av för oss okänd nationalitet, till färgen ljusgråa. Bland vrakdelarna bärgade vi diverse proviant,färskvatten och kläder från flottarna. Riggade till våra segel ochbeslöt oss att i görligaste mån hålla tillsammans och segla SO-vart. (Livåtsfördelning se sid 2) Befh båt

TILIA GORTHON 20.6.40

STB var mycket snabbare i seglingen och kl 15 hade vi förlorat BB-båten ur sikte.Vinden nu friskat till hård NO kuling med hög sjö. Kl.19.30 seglat upp till en fransk fiskesmack "C.M.2301" och blivit upptagna under rätt svåra förhållanden.Fortsatt med fiskesmacken i kontrakursen c:a 8-10 sjömil och gjort flera slag på läsidan för att söka efter BB-båten. Måst uppge sökandet vid nattens inbrott. Ej sett något till den andra båten. Vår egen livbåt,som släpat efter smacken, kapsejsade inom kort och måste överges. Vi seglade sedan med fiskesmacken i 2½ dygn i stormigt väder med hög sjö och disig luft, som hindrade landkänning och orientering. Fiskarna delat med sig till sista biten av matförrådet. Dricksvattnet var slut. - Söndag morgon 23.6 kom vi ilandi Camaret,Bretagne, där de tyska myndigheterna omhändertog oss och på bästa sätt ordnade för oss med mat och husrum. Måndag 24.6 transporterades vi med bil till Brest där svenske konsuln sörjde för vår inkvartering. De tyska militärmyndigheterna ordnade för oss med kontanter för ekipering, ty ingen av oss hade bärgat ens det nödvändigaste. Ävenså ordnade de tyska myndigheterna med hemförskaffning vilken påbörjades lördag den 29.6 per lastbil i en marinkolonn till Bremen dit vi efter en äventyrlig färd anlände välbehållna torsdag den 4.7. Vi erfor där genom legationen i Berlin att man saknat underrättelser om vår räddning,trots att 2 telegram vidarebefordrats medelst tysk militärkurir/ till tyska gränsen för vidare befordran till rederiet i Hälsingborg. Konsulatet i Bremen ordnade vår hemtransport till Hälsingborg. Av STB-båtens besättning var det dock bara svenskarna som kunde få resa. De 4 norrmännen och en dansk måste kvarsatnna i Bremen tills vidare för ordnandet av visum. De svenska medlemmarna anlände till Hälsingborg lördag den 6.7 och avmönstrades måndag 8.7. Inga skeppspapper bärgedes vid förlisningen,varför denna redogörelse är av mig upptecknad ur minnet och efter noteringar under resan,

Hälsingborg 9.7.40

J.F.Günther
Befh

xxx xxx xxx xxx xxx n xxxx xxx xxx

Sakkunniga:fartygsinspektör Victor Hansson & sjökapten Nils Hammar:

1) Huruvida fartygets nationalitetsmärken voro uppmålade samt om desamma hölls belysta under den mörka delen av dygnet?
2) Var fartygets livbåtar och räddningsflottar i behörigt skick och författningsenligt utrustade?
3) Var livbåtarna utsvängda under resan?
4) Antalet livbojar och livbälten samt om dessa voro författningsenliga och lämpligt placerade?
5) Var fartyget fullastat eller lossades någon del av lasten iQuiberon Bay?
6) Om det senare kunde utrönas ubåtarnas nationalitet?

TILIA GORTHON 20.6.40

Befh: I Liverpool fått anvisningar om routen för såväl syd- som nordgående fartyg. Den ubåt fartyget varit nära att kolliderammed hde gått i ytläge alldeles intill fartyget och den andra ubåten varit på c:a 600 meters avstånd. Ubåtarnas nationalitet hade ej kunnat utrönas, men de var tillfärgen ljusare än de tyska som brukat vara nästan svarta. Ubåtarna omedelbart försvunnit efter torpederingen. Tilia Gorthon gått helt mörklagd. Generalkonsulatet i London hade givit det beskedet att fartyget fick gå med tända eller släckta ljus alltefter som det vore lämpligast. Livbåtarna varit utsvängda och i bästa skick. Funnits 6 livbojar ombord. Intilllivbåtarna hade på linor hängt livbälten som tillsammans räckt till hela besättningen.Dessutom funnits livbälten utlagda på maskinkappen ochandra ställen. Ingen last lossats. Hela lasten fanns ombord vid torpederingen.

Ie maskinist Lindblad: Fartyget gått helt utan ljus med utsvängda livbåtar.Ubåtarna varit ljusare till färgen än de tyska brukar vara menej heller liknat de engelska.

KK memorial 6.8. 40

Orsak:torpedering.

Ex officio
Bo Bergström

UD HP80c 3513

Telegram London till UD 24.6.40

"203 Tilia Gorthon 3 officers 8 men rescued but not yet landed stop no news about boat containing captain 9 men stop no namesyet available = Sw Consulate General"

Dito 26.6.40

" 205 survivors not yet landed stop we are in constant touch with admiralty = Sw. Consulate General "

Urklipp St.tidn.7.7.40

5 man, hälften av männen i befh båt, anlände på lördagskvällen till Trelleborg.De övriga 5 (4 norrmän och en dansk) har måst stanna i Bremen tills vidare.De nu hemvändande är befh Günther, Ie maskinist Lindblad, matros Stenborg, eldare Hall och smörjare Lövgren. Befh berättat: På resa Bahia Blanca-Göteborg med vetelast prejades vi den 25.5. SW Irland av ett engelskt krigsfartyg,infördes till Liverpool och fick lossa där. Vi fick i stället lasta kol till Nantes,avgick 17.6.från Liverpool, fick 18.6 order från rederiet att styra nordvart vilket vi gjorde. 20.6 kl 03 nästan mitt i Engelska Kanalen , 80' syd Scilly Island, blev vi beskjutna av 2 ubåtar.

TILIA GORTHON 20.6.40

17 granater regnade omkring oss meningen träffade.Jag signalerade med morselampa tt vi är svenskar. Beskjutningen upphörde då någon minut och vi passade på att gå i båtarna. Då kom torpeden. Fartyget klövs mitt itu och sjönk på 30 sekunder.Ie styrman fick befälet i ena båten,jag själv i den andra. Ie styrman fick order att styra sydvart. Det blåste upp till storm och vi förlorade hans båt ur sikte. Efter 16 timmars segling togs vi upp av en fransk fiskebåt och landsattes den 23.6 i Camaret-sur-Mer.Tyskarna hade då redan besatt Bretagne och svenske konuln i Brest, dit vi fördes, hade inga som helst möjligheter och medel att bistå oss.Vi saknade pengar och kläder och kunde inte underrätta våra anhöriga,men tyskarna hjälpte oss på alla sätt. Resan till emen tog en vecka på lastbilsflak i em marinkolonn genom söderskjutna samhällen, längs minerade vägar och massor av flyktingar. Kaos överallt.Det var besvärligt. men nu är vi här.

En av besättningsmännen berättat i Hälsingborgs Dagblad 9.7.40

I Camaret möttes vi av en tysk kommendant -dagen före hade staden fallit i tyskarnas händer - och vi fick följa med till Kommandanturen, fick mat och sovplats.Vi blev mycket väl behandlade och fick följa med till Brest. Vi fick sedan åka till Bremen på lastbilsflak i en stor tysk truppkolonn,det var minst ett par hundra bilar som alla hade luftvärnskanoner och elkablar med sig. I Bremen hade det i 2½ månad varit bombanfall varje natt mellan kl 01-02.30,folk visste om det och gick med barn och åldringar varje kväll ner i skyddsrummen. Vi fick inte sova en natt ordentligt,det var förfärligt med allt detta dunder och störtande flygplan,de syntes som eldstrimmor som slungades mot jorden,och allt var ju kolsvart,man fick inte tända en cigarett gång.En av oss stod i förnstret och fick ett granatsplitter in i rummet, här är det förresten, jag har tagit det som minne.

Brest 25 juni 1940

VERHANDLUNG

Es erscheint der Kapitän Johann Friedrich Wilhelm Günther,Schwedischer staatsangehöriger aus Kalmar, Er erklärt: Ich bin der Kapitän des Dampfers Tilia Gorthon 3500 brtonnen reederei Gorthon-Line,Hälsingborg.Ich bin anfang Mai von Bahia Blanca mit einer Kornladung mit dem bestimmungsort Göteborg in See gelangen. Am 26.5.40 wurde das Schiff in höhe von südwest Irland von einem Britischen Patroullienboot gestoppt und auf kurs nach Liverpool gesetzt.Dort musste ich die Ladung löschen und Kohlen übernehmen mit dem bestimmungsort Nantes.Ich ging von Liverpool am 17.6 in See. Am 18.6 erhielt ich durch Funkspruch von der Reederei die order NW zu steuern. Dieser order bin ich nachgekommen. Der neue kurs war ungefähr N 8° O.- Am 20.6 3 Uhr, 80 seemeilen südlich Scilly Isle, wurden wir von 2 aufgetauchten u-boote unbekannter nationaltität mit 11 schüsse beschossen. Mit Morselampe gab ich sofort Schiffs-

TILIA GORTHON 20.6.40

nahme und nationalität bekannt. Das schiessen hörte darauf auf,aber eine antwort erhielt ich nicht. Die Besatzung ging sofort in die Boote. Unmitte bar danch traf ein Torpedo das Schiff und brachte es sofort zum sinken. Ich befand mich mit 9 Mann der Besatzung in einen Rettungsboot. Mit dem Führer des zweiten Bootes,dem I Offizier Alf Börjesson,vereinbarte ich kurs südost zu steuern. Es war stürmisches wetter und hohe see. Nach 16-Stündiger Segelfahrt wurde ich mit der besatzung von der französische Fischerboot CM 2301 aufgenommen. Ein dreistündiger umherkreuzen,um das zweite Boot zu finden, blien vergeblich. Da das dunkelheit eintraf, wurde das suchen aufgegeben. Am 23.6 wurden wir nach 2½-Tägiger segelfahrt in C^maret-sur-Mer an land besetzt. über das schicksal des zweiten Bootes ist mir bisher nichts bekannt. Die Mannschaft ist weder im besitz von ausreich ender Bekleidung noch von Geldmitteln. Ders Schwedische Konsul in Brest, ist nicht in der lage zu helfen,da er über keine mittel verfügt und auch keine verbindung mit der Schwedischen Gesandtschaft in Paris hat. Ich bitt mir zur rückkehr in meiner heimat behilflich zu sein und der Reederei ein barlohn zur einkleidung der Mannschaft und zur befiedung der dringendsten bedürfnisse zu geben. J.F.Günther

Rodig
Marineintendanturrat
von Intendant beim Marinebefehlshaber
Bretagne.

Envoyen Arvid Richert,Berlin,9.7.40 till utrikesrådet
Staffan Söderblom:UD,Stockholm, i handbrev.

Broder!

I anslutning till beskickningens remiss-skrivelse den 6.7.40 med rapport som bifogas,vill jag med hänsyn till det utomordentliga tillmötesgående som tyska vederbörande visat vid hemtransporten av de förlista sjömännen, föreslå dels attett meddelande härom,framhållande den hjälp besättningen rönt från den tyska marinens sida,måtte publiceras i svensk press,dels att jag måtte bemyndigas att till tyska Regeringen framföra Svenks Rageringens tacksamhet för det visade tillmötesgåendet mot besättningen.

Richert

(Bilaga följande brev)

Brev till beskickningen i Berlin 4.7.40 från Konsuln i Bremen

Heute, Donnerstag den 4 Juli 1940, trafen hier Kapitän und 9 Mann ein, Besatzung des versenkten schwedischen Schiffes Tilia Gorthon.Alles näheres ergibt der beifolgende bericht (sid 6),eine verhandlung,unterzeichnet von Herrn Rodig,Marineintendanturrat.

Kapitän und Mannschaft rühmte die aufnahme durch die Deutschen besatzungs

truppen.Ich habe die 10 Personen hier in Hotel "Stadt Köln" untergebracht. Es sind 4 Norweger mitgerettet worden, sowei ein Däne. Letzteren habe ich dem Dänischen Konsul überlassen,wärend ich dem bakommen gemäss auch für die Norwegen bestens gesorgt habe.Ob die Norweger Deutschland verlassen können, muss icherst einmal feststellen,das ist zur zeit mit schwierigkeiten verknüpft. Die übrigen 5 Schwedischen Seeleute werden denklich am Sonnabend oder Sonntag Bremen verlassen können. Unter den Norwegern ist der Matrose Osmed Petersen,geboren 1895, dem in Gothenburg wohnt,Kustroddaregatan Ia, dort lebt seine Frau mit 5 Kindern,und er bittet dieser nachricht zukommen su lassen ,dass er gerettet ist.

Ich möchte ausdrücklich folgendes sagen:

Der Kapitän und die Mannschaft sind in Brest von der Deutschen Militärbehörde auf das zuvorkommandste aufgenommen. Man hat ihnen sofort RM 1000:- gegeben. sodass sie sich erst einmal ausrüsten konnten und ihr Hotel bezahlen. Nachdem sie in Camaret gelandet waren,das schon in Deutscher Händen war, wurde sie nach Brest per Auto gebracht, das ungeähr 70 kilometer entfernt liegt,da dort ein Schwedischer Kosnul war.Dieser aber konnte den Schiffsbrüchigen nicht helfen, da sämtliche Banken geschlossen waren und er keine verbindung mit der Gesandten in Paris bekommenkonnte. Am Sonntag 30.6 sind die Schiffbrüchigen von Brest aus mit einer Marinekolonne nach Deutschland gebracht.Auch unterwegs haben sich alle Offiziere und die Mannschaften sehr um die Schiffbrüchigen bemüht. Die letzte nacht haben sie in einem Bauernhof ungefähr 350 km von Bremen entfernt zugebracht.Man hat ihnen dann ein eigenes Militärauto zur verfügung gestellt bis Bremen, wohin sie mit einem geleitzug gekommen sind.Dieser sondertransport in einem separaten Auto geschah deshalb weil die Deutsche Bevölkerung glaubte, die Schweden wären Französiche kriegsgefangene, weil sie in begleitung von Deutschen Soldaten und Offizieren fuhren.Damit nicht dieser verdacht auf sie fiel, hat der Kommandur des transportes angeordnet,ihnen ein separates Auto zu geben, so dass sie unbehelligt nach Bremen gelangen konnten. Für diese besondere aufmerksamkeit waren der Kapitän und die Mannschaft sehr dankbar. Der Kapitän hat ein telegram von Brest absenden wollen mit angabe aller Namen derjenigen die gerettet waren.Das telegram konnte aber nicht in dieser ausführlichkeit aufgegeben werden. Der Kapitän hat daher ein kurzes telegram an die Reederei,mit genehmigung der Deutschen Militärverwaltung,einem Kurier gegeben,der das telegram nach Deutschland mitnahm und es dort aufgeben wollte. Der Kapitän hat mir noch eine Bescheinigung vorgelegt,in der sich volgendes befindet:

" Der Schwedische Schiffskapitän Johann Friedrich Wilhelm Günther ist berechtigt von Brest über Brüssel nach Deutschland mit 9 Mann

TILIA GORTHON 20.6.40

Schiffsbesatzung sich zu begeben. Es wird gebeten, ihn zu unterstützen.

Ortskommandantur Brest 25/6 1940
Bolten
Major und Kommandant.

Auch dies ist ein zeichen dafür, dass die Deutsche Militärverwaltung alles tat, um den Schiffsbrüchigen zu helfen,

Ernst Kellner
Konsul

Stämpel

UD R-469

Odaterat urklipp (Stockholm 26.8.40 -se nedan)

Ie styrman berättat: Kl.03 frisk vind fick vi höra ett skott alldeles inpå oss och i nästa ögonblick riktades häftig kanoneld mot oss, fem skott gick in i förskeppet som yrde av granatskärvor och flisor. Skotten kom från en ubåt u ytläge. Vi signalerade "svensk båt" och gick i båtarna, 11 man i varje. Då vi rott en bit bort sänkt med en torped. Först seglade vi, men stormen ökade och vi måste ligga för drivankare och dämpa vågorna med oljepåsar. I 42 timmar låg vi i full storm tills en Engelsk konvoj tog upp oss. Livbåtarna var dock välutrustade och det går ju så länge det är sommar. Det var ettengelskt plan som såg oss och kastade ner proviant. En jagare tog upp oss. Ombord på konvojen vardet nästan värre. I 6 dygn låg vi där med dagliga bombardemang och ubåtar runt omkring oss. Slutligen kom vi till Liverpool. Efter 2½ månad fick jag ta Atos hem men efter 20 timmar till sjöss torpederades Atos och en båtsman sprängdes bort vid lucka 3.

SKN EIII 178

IIfransk tidsbefraktning

Tilia Gorthon gick, då hon sänktes, i Fransk tidsbefraktning, för French Mission och levererades kl.16 den 7.6.40 i Liverpool efter utlossning av lasten för Sverige med vilken hon anlänt till Liverpool 26.5 Tidbefraktningen löpte i första hand till den 6.9.40. Ångaren nominerades på sin tid genom Sjöfartskommittén i Göteborg till Ministry of Shipping i London i enlighet med det Svensk-Engelska avtalet
(Meddelat till SKn 28.6.40 av rederiet)

---

4 man hem i augusti 1940

4 man från Tilia Gorthons BB-båt var bland 123 svenska sjömän som den 15.8.40 kl05 avreste från Lerwick:Shetland, med ss Göteborg som den 22.8 kl 15 lyckligt anlände till Petsamo på en resa som beviljats fri lejd av de krigförande. Med 6 bussar fördes sjömännen vidare till Rovaniemi och komi extratåg till Stockholms central kl 14.45 den25.8.40

vänd.

TILIA GORTHON 20.6.40

De 4 från Tilia Gorthon var Ie styrman Börjesson (som den 1.8 varit på Atos för hemresa), 2e maskinist Hansson , kocken Elving (även han varit på Atos) och lättmatros Stig Andersson. (Se Göteborg 26.2.41)

Ingen effektersättning för död stuert och rymd sjöman

K.Bertman advokatbyrå,Hälsingborg, till SKN 26.7.40

"Jag vore tacksam erhålla meddelande i följande sak och huruvida beklädnadsersättning kan erhållas. Stewarden Olmer Palmqvist å ss Tilia Gorthon begick självmord den 15 mars 1940 genom att hoppaöverbord.Fartyget var på resa Gibraltar-Sydamerika. Den 20.6.40 blev Tilia Gorthon torpederad.. Vid detta tillfälle fanns Palmqvists kläder ombord.Frågan är nu om Palmqvists sterbhus äger rätt till beklädnadsersättning eller ej. Edert värda svar emotses tacksamt." - SKN svarat 30.7.40 att någon ersättningsskyldighet i det anföxrda fallet icke tordeåligga Nämnden på gund av kaskoförsäkringspolisen, men att Nämnde med hänsyn till omständigheterna är beredd att ex gratia medgiva utbetalning av ersättning för de förlorade persedlarna i enlighet med gällande bestämmelser." -Palmqvists sterbhus i H-b fick den 15.8.40 kr 787:-50

Finske sjömannen Eino Alakopsa,Helsingfors, akterseglades 14 juni 40 i Liverpool.Han hade sina tillhörigheter,papper och kanske lite pengar ombord på fartyget, Kungl.Sv.Beskickningen skrev 27.2.41 till rederiet om detta. - 4.3.41 återkom rederiet i brev till ambassaden i Helsingfors att dek de talat med Ie styrman Börjesson som meddelat att Alakopsa rymde i Garston 14.6.40,samma dag fartyget avgick mot Nantes. Alakppsa senare fängslats för sin rymning.Ie styrman kunde ej draga sig till minnes att Alakopsa hade något tillgodohavande. - Den 15.3.41 skrev Alakopsa själv ett brev från Finska Sjömansmissionssällskapet i Helsingfors och förklarade att han gått iland från båten kl.16 för att göra några inköp pch då han återkom kl.18 var kajplatsen tom."Ingen visste något om tiden för båtens avgång när jag gick iland". Han bifogade en lista på paletå,väckarur och andra tillhörigheter för 18.30. - SKN skrev 28.3.41 att "eftersom Alakopsa synes ha rymt kan ingen ersättning beviljas under kaskopolisen" -

Effekter

Listorna skrivna i Liverpool respektive Hälsingborg 30.6 resp 8.7.40
Befh skrev sin lista 11.7.40 i H-b,Skrivmaskin 350:-, sextant 250:- kikare 110:- radio 270:-läderresväska 63:-attachéväska i läder 23:- Koffert 54:- uniform 130:- vaktpäls 140:- oljerock 40:- 10 skjortor 75:- 20 par strumpor 45:- osv Hanfick av begärda 3092:- 2510:-
Eldare Magnusson skrev sin lista i Göteborg den 28 januari 1948 .
Av begärda 1045:- fick han den 18.2.48 från SKN 300:-
Ersättningarna följt gällande tariffer.Båtsman Nilssons sterbhus i Höganäs utkvitterade 4.10.40 625:- Nilsson dödades på Atos den 3.8.40

TILIA GORTHON 20.6.40

Sänkt av U-38,Heinrich Liebe

Tilia Gorthon sänktes kl.16.14 tysk tid den 20.6.40 på lat N.48 32'- Long W 06 20' av U-37,Heinrich Liebe . Den 31.12 40 torpederade U-38 ms Valparaiso i Nordatlanten varvid alla ombord fick säätta livet till och den 4.5.41 sänkte samma ubåt ss Japan av Göteborg.(Rohwer) Lloyds War Losses uppger Tilia Gorthons sänkningsposition som Lat N.48 50'- Long.W 7 31'.

Många kom i båtarna klädda i pjyamas eller bara underkläder och barfota. Den lilla fiskebåten Ar Grill som tog upp de 10 i befh båt blev helt överlastad och i hårt väder med svår sjö tog det 3 dygn för den att ta sig in till franska kusten som nåddes på midsommarafton. Då var förrådet av bröd och vatten slut ,och livbåten, som tagits på släp, hade gått förlorad .De 2 fiskarna Emil Lawuenan och J.Tephany på Ar Grill fick i december 1947 genoms Sv. generalkosnulatet i Brests initiativ en gratifikation på 50.000 francs från RedAB Activ. - Av de till Liverpool införda gick 4 man (Ie styrman Börjesson, Båtsman Nilsson och 2 man)efter 1½ månads väntan på lägenhet hem ombord på ss Atos, som efter 20 timmars gång torpederades dem 3.8 40 varvid båtsman Nilsson dödades. Deandra 3 infördes åter till Liverpool och kom först den 25.8 tillSverige (Se sid 9)

Resan från Brest till Bremen

I brest tog konsuln hand om de 10 utblottade, bara för att konstatera att han inte hade pengar och möjligheter att bistå . Kapten Günther sände med militärkurir 2 telegram till tyska gränsen för vidare befordr till rederiet i Hälsingborg, men inget av dem kom fram. Järnvägarna var förstörda och först efter 14 dagars vänta i Brestmed inkvartering i militärbaracker och med tysk förplägnad kunde befh och hans 9 män få tillstånd av Kommendanten att medfölja på en lastbil i en militärkolonn som söndag 7.7. avgick mot Bremen. 70 enheter,mest lastbilar, men även bilar med Lvk på flaken mot flygangrepp. Förutom de 10 sjömännen medföljde 3 danskar som legat på sjukhus i Brest, en av dessa var kvinna. Kolonnen körde omväxlande på dagarna och nätterna beroende på den fientliga flygaktiviteten.Ibland sköt luftvärnet spärreld mot engelska plan. Tyskarna var trevliga och mycket hjälpsamma, maten god och riklig. Bl.a en burk leverpastej per man till kvällsthéet varje dag.Matbestick försåg sig svenskarna med i en övergiven engelsk militärbarack där allt låg kastat huller om buller. Särskilt den danska kvinnan omhuldades av tyskarna och fick på nätterna sova i en bil medan de andra sov i hölador. Förödelsen började på allvar i Normandie och va vårst på sträcka Rouen-Abbeville-Amines-Liege.Katedralen i Rouen var utbränd och grävskopor hade röjt provisoriska vägar genom ruinstäderna. Längs vägarna

TILIA GORTHON 20.6.40

drog ändlösa flyktingkolonner på väg hemåt: utsvultna, smutsiga människor, mest kvinnor, barn och gamla, med kärror och knyten, många barfota xxxxxxxx uppsvullna, såriga fötter. Överallt syntes gravar utmärkta med pinnar med papperslappar på istället för kors. I dikena låg uppsvällda hästkadaver, utbrända bilvrak, söndersprängda stridsvagnar och skrot av alla slag. Det luktade brand och död, tidvis var likstanken hemsk i julihettan. 6o sprängda broar måste passeras som alla ersatts av tyska trä- och pontonbroar utlagda av inegniörstrupper. Även i Holland och Belgien rådde svår förödelse. Färden tog 5 dygn. Befolkningen i Frankrike, Holland och Belgien tog de 13 civila skandinaverna för krigsfångar och visade stor vänlighet och medlidande varje gang kolonnen gjorde uppehåll, men vid första uppehållet 60 km in i Tyskland togs de för franska krigsfångar och tyska civila kastade stenar och glåpord efter den lastbil de satt hopträngds på. På grund härav fick deras lastbil tillstånd att lämna kolonnen och ensam på en dag köra de 47 milen till Bremen dit man kom torsdag e.m. den 11.7 Rederiet visste då ännu inte om deras räddning, följaktligen inte heller de anhöriga. Två nätter fick man tillbringa i Bremen därav 6 timmar i skyddsrum, på gund av flyglarm. Lördag morgon 13.7 tåg till Sassnitz och färjan till Trelleborg. Efter sjöförhör i Hälsinborg var kapten Günther hemma i Kalmar igen torsdag 18.7

HISTORIK

Lastångare på 1775 brton byggd 1030 vid Fredrikstads varv av stål. L 82 B 12,8 Till hörig redAB Activ (Joh. Gorthon) i Hälsingborg som i januari 1936 övertagit fartyget från Joh. Gortbons redAB Aurora i likvidation, för vars räkning Tilia Gorthon byggts. 3390 dw. 780 ihkr. Shelterdäckad, med 4 luckor, 2 master, vertikal stäv och kryssarakter.

Den 5.7.41 krigsförliste kapten Günther med Stig Gorthon.

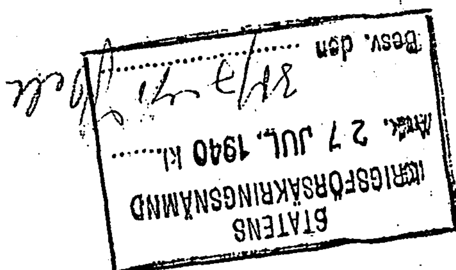
Advokaten Jur. Kand.
F. K. BERTMAN
ADVOKATBYRÅ

KONTORSTID: 9—5.30
LÖRDAGAR 9—4

TELEFON:
KONTORET . 16311
BOSTADEN . ankn.

Hälsingborg den 26 juli 1940.
Järnvägsgatan 19 II

Statens Krigsförsäkringsnämnd,
Skeppsbron 34,
Stockholm.



Jag vore tacksam erhålla meddelande i följande sak, och huruvida beklädnadsersättning kan erhållas.

Stewarden Olmer Palmqvist å M/S Tilia Gorton begick självmord den 15 mars 1940 genom att hoppa över bord.

Den 20 juni 1940 blev därefter "Tilia Gorthon" torpederad. Vid detta tillfälle fanns Palmqvists kläder ombord. Fråga är nu om Palmqvists sterbhus äger rätt till beklädnadsersättning eller ej.

Edert v. svar emotses tacksamt.

Högaktningsfullt

[signature]

HERMAN 18.6.40

TRÄFFATS AV BRANDBOMB VID NATTLIG RAF-RAID MOT WISMAR - MAXIMAL OTUR

Rapport

Avgick Åhus sön 23.6.40 kl 05.30 destinerad till Wismar. Passerat Sandhammaren kl 13 i stilla väder. Kl 22 hade vi enligt loggen Darsserort fyr i SOtS. Motorn stoppades. Den svaga SO vinden hade stillnat och klar sikt rådde varför beslöts att ligga stilla och invänta dager för att få minlots genom minfältet. Mån 24.6 kl 03 kom lots ombord. Fortsatt resan. Kl 09.30 passerat Buks fyr. Satt lotsflagg. Lotsen kom ut och vi fick order att ankra därför att hamnen var spärrad genom flyganfall under natten till de 24.6. Kl 05 tis 25.6 kom lotsen åter ut och vi fick tillåtelse att gå in i hamnen dit vi anlände kl 06.30 och förtöjde i Freihafen. Inget inträffade varken denna dag eller nästföljande, men natten till fre 28.6 blev det flyglarmssignal kl 00.45 och kl 02.45 blev fartyget träffat av en brandbomb som slog genom maskinskylightet och anställde skador vilkas omfattning medföljande besiktningsrapport utvisar. Samma dag begynte fartyget lossa och blev utlossat nästa dag. Skadorna hade blivit provisoriskt reparerade så att vi fick lov att gå till sjöss mot Sverige för att där få skadorna ordentligt reparerade därför att tillgång till reparation i Wismar ej där var disponibel. Lör 19.6 avgick vi från Wismar. Vi kunde då med sakta maskin och segel till hjälp komma ut. Vinden var frisk W och fartyget gjorde god fart varför motorn stoppades, enär det var risk att köra därför att motorn blev överspolad med vatten vid branden i maskinrummet. Anlände till Simrishamn sön 30.6 kl 16.30. Efterinvisitering 1.7 satte jag mig i förbindelse med en reparationsverkstad och skadorna är nu reparerade varför jag härmed översänder räkningar.

Krokås 5.7.40

Adolf Mårtensson
Bästeman

Kristian Mårtensson
Befh

Skaderapport Schadenfeststellung

Kapitän C Karstedt besiktigat vid kaj i Kohlenhafen i Wismar 28.6.40

" Die Brandbombe hat den auf dem Motorraumbefindlichen Ventilator durchschlagen, das Bleck des Oberlichts (skylight) verbogen und die Scheiben auf der STB -seite zerbrochen. Durch das weitere durchschlagen der Bombe in den Motorraum sind die Kupfernen Oel- und kühlleitung beschädigt sowie eine rippe am Flansch des Auspuffrohrs gerissen. Im Motorraum ist durch das einschlagen der Barndbombe Feuer entstanden, welches durch die Besatzung gelöscht wurde. Der Motor, eine 2-zyl 60 PS Skandiamotor, ist einer gründlichen überholung zy unterziehen.

Reparationskosten RM 43 :50. Besiktn kostnad RM 20

HERMAN 28.6.40

Reparation i Simrishamn

B Jönssons Motor-& maskinverkstad rep för 638:78.
Justerat lager mm i motorn, svetsat motorhuven, svetsat ljuddämparen, ny plåt i maskinkappen, ett nytt luftrör, glas till maskinkappen och svetsning av lamphållare.
Partrederiet även krävt ersättning av SKN för hyror, kost och fyr& båk-avgifter för 4 dagar Totalt krav 695:78.
SKN ersatt 16.8.40 kr 567:36.

UD H-1367

Brev konsulatet i Lübeck till UD 2.7.40

Konsulatet får härmed vördsammast i bilaga översända sammanställning jämte värdering av de skador som åsamkats svenska motorgaleasen Herman från Krokås vid flygangrepp underdess vistelse i Seestadt Wismar.-
Mg Herman träffades av en brandbomb, men skadorna blev ej av större omfång.

Maximal otur Egna noteringar

Engelska flyganfall mot tyska städer, särskilt vid Östersjökusten, var sommaren 1940 närmast en kuriosaföreteelse, varför det får ses som maximal otur att denna lilla galeas ,liggande i Wismar, får en brandbomb geonom maskinkappen natten till den 28.6.40 -Enstaka RAF-bombare gjorde sommaren 1940 hit-and run-raider mot das Rechsgebiet, alltid i skydd av mörkret, aldrig i dagsljus. Dessa anfall inleddes den 11.5.40 då små förband och enstaka plan bombade järnvägar. Bomberna var småkalibriga och skadorna minimala eftersom bombningen skedde på måfå - bomberna träffade där de föll. Den 15.5 började mera officiellt det strategiska bombkriget mot Tyskland men de engelska resurserna var små. Ett ensam plan lyckades natten till den 8.6.40 nå Berlin där det fällde 2 ton bomber.Skadorna blev turistmål för nyfikna Berlinare, och även en nattraid mot Hamburg och Bremen den 18.6 var av mycket små dimensioner. Natten till den 2.7 tog sig ettplan in över Kiel för att bomba Scharnhorst med en 2000-punds bomb som dock föll mitt i Kiels centrum. - Wismar är inte omnämnt i bombkrigslitteraturen förrän 4.8.44 då US 8th Airforce bombade staden och förstörde bla St Marien-kirche från 1300-talet och St Georgkirche från 1400-talet samt det historiska oersättliga Wädekinsche Haus.

Historik

Motorgaleas på 75 ton byggd 1901 vid Heleneborgs varv i Karlshamn av ek och furu.130 ton dw.L 23,8 B 6,5.Tillhörig ett partrederi i Krokås

HERMAN 28. 6. 40

med skeppare Kristian Mårtensson som huvudredare. Ny 60 hkr Skandiamotor insatt febr 39 vid Sölvesborgs varv. Galeasen inköptes till Krokås 1924 efter atttidigare ha varit hemma i Barsebäck och Brantevik. Herman såldes febr 45 för 29000 till ett rederi på Galtö 1948 ändardes hemorten till Göteborg och i maj 1959 såldes hon för 7000 kr till Lars Ola Pettersson i Halmstad och var 1961 ej längre i sjöfart.

ELGÖ 22.6.40

ITALIENSK UBÅT SKJUTIT 15 SKOTT MOT ÅNGAREN UTANFÖR TUNISISKA KUSTEN UTAN ATT TRÄFFA ö SEDAN TORPEDERAT HENNE TVÅ GÅNGER. EN LÄMPARE DÖDAD AV SPLITT ÖVRIGA 21 ROTT IN TILL KUSTEN VID SFAX I DE 2 LIVBÅTARNA.

ELGÖ 22.6.40

Rapport

Avgick Tunis 21.6.40 destinerad till Sfax i Tunisien med rumslast av c:a 500 ton asfalt. Djupg F.10'3"- A. 10'2" 130 ton bunkers 22 ombv Torpederad kl 00.40 den 22.6 c:a 3'0, Rashmir,norr om Sfax. OSO vind .god sikt. &e styrman och långlots på bryggan. Utkik på bryggan. Vid beskjutningens början övertog befh befälet. Em man saknas, 3 man skadade.

Journal

Fre 21.6 kl 14.30 avgått Tunis -Sfax med c:a 500 ton styckegods. Långlots ombord,ställd till förfogande av myndigheterna i Tunis, för att gå inomskä: Fartygets lanternor släckta.

Lör 22.6 00.20 väcktes befh av 3e styrman som meddelade att en ubåt av okänd nationalitet prejade och besköt fartyget. Omkring 15 skott avlossade: vilka slog ner runt omkring fartyget. Befh lät omedelbart utsätta position stoppa maskin och blåsa livbåtssignaler i ångvisslan. Därefter bemannades och sjösattes livbåtarna. Befh och Ie styrman stannat på båtdäck tills livbåtarna sätts ut,varefter Ie styrman hoppade överbord och upptogs i BB båt Just innan Ie styrman hoppade iakttog han,befh och 3e styrman att en torpe gick rätt under midskeppet utan att träffa. Tiden mellan första skottet o denna torped var omkring 30 minuter. Ingen syntes då vara ombord utom befh som ropade till Ie styrman att ro till förskeppet dit befh sprang och lade av BB ankare med 75 famnar kätting. Därefter hoppade befh överbord med en del av skeppspappren och simmade till BB båt som var i närheten. Då BB båt var c:a 70 meter från fartyget, c:a 10 minuter efter den första torpeden, exploderade torped nr 2 mellan lucka I och 2 och sprängde fartyget i 2 delar. STB båt befann sig då c:a 150 meter från fartyget, men träffades av splitter och började ta in vatten. Samtidigt skadades 3e styrman Brunsvik ,lättmatros Petterson och smörjare Karlsen av kringflygande järnskärvor. Hela livbåten var omvärvd av sönderslitna järndelar. Förskeppet sjönk omedelbart, akterskeppt reste sig nästan vinkelrätt upp ur vattnet c:a 4 minuter efter explosionen och försvann även det. Livbåtarna roddes till platsen där fartyget sjunkit och tog upp kocken Ahrenfeldt som simmat omkring där. Lämpare Jonasson saknade. Han hade setts på däck samtidigt som de övriga ombv men troligtvis träffats av splinters. Efter att ha rott omkring i 45 minuter och genomsökt alla vrakspillror roddes båtarna mot land som angjodes kl 04 och besättningen omhändertogs av militär som bevittnat dramat. Kl.10.30 fördes samtliga till närmaste militärkontor och sedan vidare till Tunis där svenske konsuln ordnade inkvartering och läkar Skeppsdagboken inte hunnit bärgas. Vid landningen sönderbräcktes en livbåt helt i bränningarna och den andra skadades. Diverse livräddningsdräkter kvarlämnades på landningsplatsen. Begärt att konsuln tillvaratar rederiets intressen.

Tunis 22.6.40

Carl C.Kronberg befh

ELGÖ 22.6.40

Crew List

Befh Karl Kristian Kronberg, Essingegatan 38,Sthlm, 16.8,02 i Sundsvall (17.9.40)
Ie styrman Ernst Gösta Bostedt, Folkskolegatan 7,Sthlm, 24.7.07 Härnösand
2e styrman Stig Assar Hansson, Bäckgatan 15,Växjö, 6.10.12 Gtbg
3e styrman Karl Brunsvik,Elmhurst, Long Island,N.Y, 11.6.06 Hvaler,Norge.
Ie maskinist Elon Gustaf Adolf Åstrand, Bergsgatan 19,Sundsvall, 4.11.00 Säbro
2e maskinist Victor Einar Eklund, Höglundsgatan 19,Gtbg, 26.4.01 Västerås (17.9)
Stuert Elmer WilhelmnHögberg, S.Gubberogatan 5,Gtbg, 16.8.01 Sthlm
Kock Otto Valerius Ahrenfeldt, Drottninggatan 112,Sthlm, 1.5.92 Kville,Bhl
Mess boy Maurice H.Garbinsky,Erik Dahlbergsgatan 22, Gtbg,6.5.96 Czenstochova Ryssland (Statslös)
Timmerman Johannes Gärdström, Wormsö, Estalnd,26.12 95 Rågby,Wormsö
Matros Gustav Robert Andersson, Jerusalemsgatan 1, Malmö, 5.2.05 V:a Vram
Matros August Koff, Tallinn,Estland, 3.10.02 Pärnumaa,Oraöye, Estland
Lättmatros Gustav Martin Petterson, Fagersta, -
Lättmatros Julinse Leonrad Stein, Harjumaal, Kännu V., 9.7.15 Wünistu-Kula Estland
Lättmatros Gustav Willy Johansson, Lugnet,Töreboda,13.4.20 Undernäs, Skaraborg
Jungman Ingvar Gustav Junggren, Fredsgatan 35,Tibro, 17.10.20 Falköping
Donkeyman Sven Helge Isaksson, Malmberget, 27.1.04 Malmberget
Smörjare Erling Fredrik Karlsen, 2 Långgatan 40,Gtbg, 8.2.08 Narvik
Smörjare Karlis Ernest Brant, Liepaja, Lettland, 5.3 10 Liepaja
Eldare Nils Gerhard Norlin, Ö.Djupedalsgatan 9,Gtbg, 25.7.11 Vargön.
Eldare Arthur Warma, (Samma adress som Stein) 18.12.07 Wünistu-Kula,Estland
Eldare Erik Gustaf Persson, Sjömanshemmet,Gtbg, 24.10.12 Rågby Rönö:Sörmland
+ Lämpare Karl Gustav Jonasson, Roten nr 28, Mölndal, 14.9.03 Göteborg

---

Sjöförklaring på Consulat Royal de Suède,Tunis,24.6.40 kl 10

Sakkunniga befh på Manauria,I.Nyman, & skeppshandlare O.Ovesen,Tunis
Inte ställt några frågor. Endast fartygets redovisningshandlingar räddats.
Befh: Hänvisat till rapprten , intet att tillägga.
På frågor upplyst att han lagt av ankaret för att fartyget skulle kunna bärgas om det eventuellt hållit sig flytande.Livbåtsmanäver hållits i Tunis 19.6 Allt var i gott skick. Livbåtarna snabbt sjösatta.
Strymännen, 2e maskinisten, timmerman, lättmatros Stein ,Smörjare Barnt, eldare Warms erfererat till befh rapport. Intet att tillägga.
(Hela referatet ryms på ett ark flygpostpapper som inkom KK först 7.11.41

KK memorial 19.11.40

Fartyget först beskjutet och sedan torpederat av en okänd undervattensbåt Ex officio Bo Bergström

ELGÖ 22.6.40

Telegram Tunis till UD 22.6.40

Elgoe sombre 22 juin yous bien excepte Jonasson disparu stop Veuillez informez red. Rex stockholm stop telegraphiez isntructions et fonds pour repatriement equipage stop capitaine propose aller espagne dabord consul suede stop

---

SKN EIII 178

Telegram till Rexbolaget 28.6.40 från Alger

"Elgo totalement perdu stop capitaine et totalitaire equipage sauves sauf trimmer Karl Gustaf Jonasson stop sinistre survenu 22 courant district consul tunis =Kohler consul
==

Tidsbefraktat

Enligt Svensk-Engelska avtalet var Elgö tidbefraktad 3 månader eller för tiden 21.5 - 20.8.40

Totalförlustersättning 700.000:- betald av SKN 31.7.40

Effekter

Befh lista skriven i Tunis 30.6.40 Kläder för 1808:-
Befh lista på instrument skriven i Stockholm 11.9.40 1387:-
Ie styrmans lista skriven i Trelleborg 2,9.40 1212:- inkl en Corona skrivmaskin 290:- och 55o francs i kontanter.
För de flesta odaterade gulnade lappar. Kockens lista skriven i Trellebc den 4.9.40, begärt 1102:- inkl. en oljemålning och div. andra tavlor 75: Ersättningar enligt lag.
Mässuppassare Garbinskys lista skrevs i Marseille 26.8.40 985:-

---

Terje Fredh: " Utanför spärren" (Uddevalla 1983)

Eldare Nils Norlin, Vargön, berättar:
Elgö låg i Bergen i April 1940 och kom till England med sista konvojen. Efter lossning i Liverpool och en månads väntan lastat för Rouen. När Elgö var i närheten av Brest gick tyskarna in i Frankrike och Elgö fick order att gå till Medelhavet. Väl där kom beskedet att Italieb förklarat krig i juni 40. Elgö prejades, besköts och sänktes. Efter ett par timmar rodd kom vi in till stranden en bit från Tunis. Jag steg iland på sandstranden när soldater rusade fram och körde ett gevär mellan revbenen på mig. Det var franska soldater som trodde Italien invaderat Tunisien. Soldaterna hade hört och sett livbåten och signalerat ut men inte fått fått något svar. Att de inte sköt på oss berodde på att de hört torpedträffen. De förstod också på våra rop att språket inte var italienska.

ELGÖ 22.6.40

Hela besättningen fick order att krypa ner i några hålor i sanden,därför att soldaterna trodde att italienska flyget skulle anfalla. Mycket riktigt. När det ljusnade kom Italienska bombplan. Vi fick sedan luffa hela dagen tills vi kom tillett läger för främlingslegionärer,där vi fick mat och blev väl mottagna. Lastbil till Tunis. Sedan väntan i 8 veckor på att få resa till Marseille och därifrån vidare mot Sverige. Kvar i Frankrike blev en norrman och några estländare. (Foto i boken av Elgös folk vid en livbåt på stranden)

Sänkt av Italiensk ubåt

Plats och sänkningsmetod tyder på att Elgö sänktes av Italienska ubåten Caproni, Befh Romei, som rapporterade isg ha sänkt ett fartyg kl.01.35 It. tid den 22.6.40 på N.36 59 O.11 22' Ubåten missade med sin första torped, öppnade då artillerield och fick in två träffar, missade med torped nr 2 och fick sedan in träff med 2 torpeder. (Rohwer) - Bara ett anfall rapporterades 22.6 av en Italiensk ubåt i Medelhavet och det var mot ett fartyg söder om Balearerna. 120 italienska ubåtar började den 10.6.40 operera i Medelhavet från Gibraltar till Suez. 14 av dem sänktes av brittiska fartyg och flyg under den korta tidsperioden 10-14.6.40 - Italien förklarade England och Frankrike krig den 10.6 Det enda som syntes av angriparen från Elgö var mynningsblixtar i mörkret om BB och vattenuppkast intill fartyget, som då befann sig 3' öster om Ras ElMihr på Cap Bone. Djupet där Elgö sjönk är omkring 100 meter.

Historik

Laståangare på 1897 brton byggd 1918 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål. L.79.9 B.13,6 Tillhörig Red AB Rex (Karl Magnus Källström) i Stockholm som 1924 inköpt ss Bolheim från aug. Bolten i Hamburg. Sjösatt som Elsa 28.8.18 för Bloms rederiAB i Göteborg som kontrollerades av Svenska Lantmännens RedAB. 1921 såldes Elsa till Hamburg och fick namnet Bolheim. (Ex Bolheim,Elsa) Systerfartyg till Eknö som minsprängdes och sjönk den 21.6.42, nästan på dagen 2 år efter Elgö. - 3150 dw. 763 ihkr.Prövtursfart den 5.10.18 var 10,5 knop. Tree-Island-typ med stora hinderfria lastrum och rena däck, 4 stora luckor, en pålmast på back respektive poop, 2 par bompålar midskepps, 6 bommar och 6 ångwinschar. Schmidts patentdävertar och von Tells luckskalkningsanordningar. El.ljus och värmeledning. - Midskepps på förkant av pannkappen låg salong, pentry, 2 stroa reservhytter,badrum och trappa upp till befh hytter på båtdäck. Befälshytter,mäss och kök på båda sidor maskinkappen. Manskapet akter med 2 mässar.och 2-manshytter. Hösten 1926 förlorade Elgö däckslasten och 3 man i storm utanför Terschelling Elgö kom 9.4.40 utanför spärren och gick i timecharter i Medelhavet.

BULLAREN 23.6.40

I FRANSKT BESLAG I BORDEAUX 23.6, BESÄTTNINGEN KÖRTS ILAND & ARRESTERATS 10.9.40 KONFISKERATS GENOM PRISENHOF - HAMBURG.

Sammanfattning

Bullaren kom , under charter för Mission Francaise des Transports Maritimes i London, till Bordeaux den 23.5.40 med kollast från Methil. Efter lossning dockades fartyget lör 1.6 i Pauillac i Gironde-mynningen och utdockades sön 16.6 då hon förhalade till kaj i Bordeaux. Under tiden föll Frankrike samman under trycket av den Tyska offensiven. Den 13.6 utrymdes Paris av de 7de Franska Armén under generl French den 14.6 ryckte 78de tyska infanteri divisionen ur 18de Tyska Armén in i Paris. Den 18.6 besatte 7de Panzerdiv. Cherbourg, 19.6 föll Brest. Den 22.6 undertecknades i Compiègne det Tysk-franska vapenstilleståndet som innebar etablerandet av Vichy-frankrike under Petains"ledning" . Bordeaux, där Bullaren låg,låg under några förvirrade dygn i Ingen-mans-land innan tyskarna fr.o.m den 4.7 fick full kontroll över Bordeaux hamn genom etablerandet av Hafenüberwachungsstelle Bordeaux vars första kungörelse gällde totalt avgångsförbud för alla fartyg där. Bullaren blev fast i Bordeaux och prisdömdes 10.9.40 av Prisenhof Hamburg "wegen Feindseliger unterstützung." Besättningen hemsändes med tåg över Paris den 17.7. och 19.7.40 men befh och flertalet av befälet stannade kvar ombord på Bullaren tills vidare. Först den 15.5.41 gick tyskt befäl ombord i Bullaren vars befh och chief då bodde iland, och som hemsändes sedan de officiellt överlämnat fartyget till de Tyska myndigheterna. Från 1.7.40 redades Bullaren av Deutsche Afrikalinie i Hamburg och fick namnet "Tanga" Se vidare historiken. (Se även Bullaren 10.4.40 bombad Kirkwall)

===

Journalutdrag resa 83

Fre 21.6.40 liggande i Dock 2 i Bordeaux. Kl 17.30 på fransk order börjat lasta öppna bilar i 2ans underrum.

Lör 22.6 kl 00 fortsatt lasta bilar till kl 06.Därefter måltidsrast till 07 Sedan fortsatt lasta kl 07 till 17.30 då all last var inne,utgörande totalt 56 bussar och bilar,varav 33 större bilar, 11 släpvagnar och 12 personbilar.Sammanlagt vikt c:a 200 ton. Under lastningens gång har förfrågningar upprepade gånger gjorts från landhur mycket militärer fartyget kan föra på däck. 500-2000 man blivit nämnda. Dessutom har ett 30-tal soldater varit ombord hela natten för att vakta bilarna,medförande proviant,filtar och div. utrustning i ryggsäckar,och fodrat mat och sovplatser. Deras order är att medfölja fartyget till destinationsorten.Från fartygets sida har svarats att det endast kan ta ordinarie passagerarantalet,d.v.s 12 personer.Med anlednign av dessa förfrågningar och att soldater vistas ombord,har befh kl 10 f.m tillsammans med agenten besökt flygministeriet

BULLAREN 23.6.40

och där inlagt protest mot allt förande av militär och krigsmaterial. Fått svar att detta inte är meningen.Kl 14.50 kom svenske konsuln Eric Malmros ombord och meddelade att han blivit uppringd av besättningen från Bullaren och tillsagd att besöka fartyget för ett viktigt ändamål. Befh tillkallats av 1e styrman och efter samtal med konsuln låtit tillkalla de av besättningen som genom telefonsamtalet begärt att få tala med konsuln ombord. Hela besättningen samlades med båtsman Arne Söderberg som talman för däcksmanskapet och motorman K.J.L.Sundell för motormännen. Härvid framkom att besättningen under lastningen av bilarna upptäckt att i en del av dem fannsammunition, gevär,bajonetter och diverse annan krigsmateriel .Dessutom påpekade de att alla bilarna,utom de 12 personbilarna,var rena krigstransportmedel och samtliga radiobilar avsedda förkrigsbruk. På grund härav krävde de omedelbar avmönstring ifall fartyget ämade lämna hamnen med denna last. 2e styrman Pihl och 1e maskinist F. Karlsson framförde även samma begäran. 1e styrman bekräftade att en bils innehåll kontrollerats och att bilen visat sig innehålla vapen och ammunition. Övermaskinist Gustafsson haft några av sitt manskap med ner i rummen där de tillsammans kontrollerat att en del bilar innehållit krigsmateriel De flesta bilarna var låsta och en del så tätt stuvade att dörrarna inte kunde öppnas varför det inte kunnat utforskas hur stor kvantitet vaoen och ammunition de innehöll.Konsul Malmros tittat ner i rummen samt låtit upphämta några gevär och en del lösa patroner för påseende. Konsulm sedan lämnat fartyget för att kontakta agenten och fartygets charterer.3e maskinist Emil Johansson varit på konsulatet kl 17 för att hämta en del pass och då blivit tillsagd meddela kaptenen att fartyget inte kan avgå förrän alla bilar och krigsmateriel ilandtagits. 2 representanter för Flygministeriet varit ombord och undersökt saken och förklarat att fartyget kan avgå först efter ilandtagning av vapen och ammunition.Besättningen krävt öppnande av alla bilar och radiobilarna iland men detta kunde ej utföras nattetid. Kl 22.15 kok 4 polismän ombord och tillfrågade befh som han skulle avgå följande morgon. Kaptenen svarat att innan besättningens krav uppfyllts och konsulns mellanhavanden ordnats kunde han inte förklara fartyget klart att avgå. Chefen för polispatrullen svarade att Bullarens besättning skulle komma att arresteras varefter Bullaren skulle avgå från Bordeaux med fransk besättning till Casablanca.

Sön 23.6 kl 08. En båtsman, sänd av hamnkaptenen,varit på kajen och hört om Bullaren skall avgå men meddelats att så ej kan ske. Kl 11 kom konsul Malmros på besök ombord. Kl 19.15 kom en militärpatrull omc:a 25 man ner till fartyget.Befälhavaren för truppen kom ombord och meddelade kaptenen att befäl och besättning härmed arresterats för ordervägran. En halvtimmes frist lämnades. Omkring kl 20, då alla man lämnat fartyget och samlats nere

BULLAREN 23.6.40

på kajen ,vidtogs dock inga åtgärder av militärpatrullen vars befälhavare omedelbart därpå meddelade att samtliga befäl och manskap kunde avlägsna s: vart de ville. Herr E.Ekdahl, delägare i skeppshandeln S?T.IM. SA. som varit ombord på fartyget, sökte omgående få kontakt med konsulatet och legationen Konsuln kunde ej anträffas men 2 legationssekrererare kom ner till kajen. Dessa såväl som fartgets bfeh framhöll att myndigheterna ovillkorligen mås ordna nattlogi för besättningen.Kaptenen fick i militärbildenfölja med till olika myndigheter men ingenting kunde ordnas. Kaptenens uppmaning ti befäl och manskap att under hans bortovaro iakttaga lugn och ordning noggrannt följts. En del upplysmingar,hjälp och handräckning som begärts av fartygets nya franska befäl,såsom startande av motorer,koppling av oljetankarna,puppar,styrmaskin etc och gnisthytten s användning,lämnats. Besättningen hela natten stannat på kajen nedanför fartyget och sökt skydd mot det hållande regnet under det överskjutande varuskjulstaket. Under natten gavs en kort frist för manskapet att två och två gå ombord och pack sina tillhörigheter,men i de flesta fall kunde bara en del medtagas iland.

Mån 24.6 Kl 09 kom svenske ministerns ställföreträdare,herr Ribbing, ner till kajen och meddelade befh och 1e styrman att de skulle följa med til befälhavande amiralen för Marindepartementet. Sedan situationen förklara framlade svnske ministern jämte kapten Bäckström protest mot fartygets beslagtagande och besättningens arrestering. Amiralen svarade att ingenting var att göra och att det var konsuelns skyldighet att ta hand om besättningen. Konsuln under dagen ordnat med mat och logi till samtliga från Bullaren efter de omständigheter som nu råda i Bordeaux. Genom konsulns försorg har det ilantagna bagaget transporterats från kajen till konsulatet. På kvällen avgick Bullaren från Bordeaux.

ons 26.6 Kapten Bäckström anmält sig hos konsuln för avgivande av sjöförklaring med anlednign av vad som förevarit. ((Inget protokoll nådde KK i Stockholm.))

Bordeaux 26.6.40
T.Bäckström
Befh

UD P.M 27.6.40

Svenska beskickningen i Frankrike, p.t.Bordeaux, har beträffande red AB Transatlantics ms Bullaren meddelat följande:

24.6.40 kl 20: Fartyget ,som ligger i Bordeaux,har för fransk räkning ~~xxxxx~~ rekvisitionerats för transport av krigsmateriel till Marocko.Besättningen har på egen begäran gått iland.Beskickningen har verkställt démarcher hos de franska marinmyndigheternam och utrikesministeriet med begäran om hävande av rekvisitoonsbeslutet med förbehåll för fullt skadestånd inklusive kost-

BULLAREN 23.6.40

naderna för besättningen. Rekvisitionen vidhålles likväl från fransk sida. Beskickningen tillägger att avgången emellertid är oviss på grund av tyskt besättande av Garonnemynningen.
28.6 kl 18.20: Fartyget avgick från Bordeaux på kvällen 24 ds. ''
Med anledning av sistnämnda telegram har till beskickningen i Frankrike riktats en telegrafisk förfrågan huruvida fartyget avgåt såsom rekvisitionerat och med sin svenska besättning ombord, ävensom rörande ev. last.

Stockholm 27.6.1940

Red AB Transatlantic 27.6.40 till SKN.

Bullaren ankom Bordeaux 23.5 för lossning av kollast från Methil. Vad som senare tilldragit sig i Bordeaux är tills vidare tämligen oklart, men en viss ledning torde kunna erhållas av närslutna journalutdrag som vi i dagarna erhållit från befälhavaren och vilka vi bedja er återsända till oss. Enligt senaste ingångna underrättelser har i varje fall en del av besättningen avmönstrats i och för hemsändning under det att befälet synes ha fått återgå ombord på fartyget som för närvarande ligger och reparerar, vilket beräknas ta 3 veckor i anspråk. Om dessa skador förorsakats av krigs- eller annan orsak är oss likaledes obekant. Efter Frankrikes sammanbrott har meddelande ingått från London att Ministry of Shipping övertager det förutvarande certepartiet. Och vi har av Ministry of Shipping anmodats beordra befälhavaren att avgå till Hampton Roads i USA. De Franska myndigheterna lär ha medgivit att fartyget får lämna Bordeaux men huruvida de Tyska myndigheterna komma att lämna samma medgivande återstår att se.

Händelseutvecklingen efter 24.6.40

Med fransk befäl och fransk besättning (befh var egentligen en Belgare) avgick Bullaren med sin last av bilar från Bordeaux mån 24.6 men återkom efter några dagar och lossade lasten i Bordeaux. Mån 1.7 (7.7?) återlämnades fartyget till den svenska besättningen ,som dock avmönstrades den 12.7 och - med undantag av befh och chiefen- lämnade Bordaux med tåg ,närmast till Paris, den 16.7 och 17.7. Befh och chiefen kvarstannade på rederiets order för att bevaka dess intressen. Den 10.9.40 förklarades Bullaren prisrättsligt uppbringad av tyskarna eftersom fartyget gått i fiendens tjänst. Den 21.9 fick befh besked från marinministern i Vichy att charteravtalet med Transport Maritimes löpt ut. Kapten Bäckström och chief Gustafsson fortsatte att bevaka Bullaren och blev kvar i Bordeaux ända till i maj 1941. (Se journalutdrag sid 6)
Den kollast Bullaren lossade i Bordeaux 23.5. och följande dagar var den last som hon haft inne sedan april 40 och med vilken fartyget var på resa till Göteborg då hon bombades 10.4.40 vid Kirkwall. Liggande i Methil fick

BULLAREN 23.6.40

fick Bullarens befh den 12.5 besked att hans fartyg av Transatlantic tidsbefraktats på 6 månader till Mission Francaise des Transports Maritimes i London . Den 21.6 i Bordeaux fick befh besked av major Meisemacker i Transports Maritimes att fartyget ställts till det Franska Luftfartsministeriets förfogande och samma dag började inlastningen av bussar och bilar för Casablanca i Marocko.

Kriegsmarine Dienststelle Bordeaux den 10.9.1940
Bordeaux
An den Kapitän Schiffes Bullaren in Bordeaux

Gemäss Artikel 67, absatz 3 der Prisenordnung,wird ihnen hiermit bescheinigt,dass das Schiff Bullaren am 10.9.1940 auf grund der Deutschen Prisenrechtlichen Bestimmungen aufgebracht worden ist.

Liebetan
Kapitän zur See.

Assuransen

Transatlantic begärde 29.10.40 av SKN att få utbetalat 60 % av totalförlustersättningen för Bullaren.
SKN 30.10.40 utbetalat 1.800.000 kr
SKN 2.1.41 -"- resterande 1.200.000 kr av kaskoassuransen.
SKN 23.1.41 till Max Doflein arvode 2145:15
Proveny till SKN 18.11.41 efter förlikning med tyskarna 287.690:38 + 567:5
SKN 30.6.43 till rederiet för kostnader 31.330:60 (/10 7)
SKN 17.8.43 till Armand Humbert Balguerie i Bordeaux i kostnader för tiden 27.9.40- 31.1.41 samt 22.2 -15.5.41 = kr 11887:06
Skadorna från flyganfallet 10.4.40 gick upp kostnderna för beslaget.
24.9.43 fick konsulatet i Marseille 302 kr för omkostnader.

PRISENHOF HAMBURG

7.11.40 kungjorde Prisenhof Hamburg i " Deutscher Reichsanzeiger" inledandet av prisrättsliga förhnadlingar mot Bullaren med 2 månaders frist för rederiet och SKN att inkomma med besvär. Frisen förlängdes senare till den 7.2.41. SKN kopplade in Max Doflein i Hamburg som sitt ombud.
" Als erste prisenrechtliche Massnahme ist hier das allgemeine Bewegungs- & Auslaufverbot der Hafenüberwachungsstelle Bordeaux vom 4.7.40 anzusehen. " Eftersom fartyget gått i Fientlig tidsbefraktning indrogs det till Tyska Staten im Namen des Deutschen Volkes! Prisenhof tillbakavisac die Anträge der beteiligten" och " Auf die weitern rechtlichen Ausführungen der beteiligten kommt es nicht an,da der Damfer Bullaren nicht wegen Beförderung von Banngut, sondern wegen feindseliger Unterstützung aufgebracht worden war. " - Max Doflein skrev 26.3.41 till SKN att

BULLAREN 23.6.40

"Da bei der Sachlage nunmehr nicht mehr damit gerechnet werden kann, dass das Schiff freigesprochen wird und die Sache dadurch ausichtslos geworden ist . habe ich in Übereinstimmung mit ihrer Depeche vom 6 Märtz sowie ihres Breifes vom 7.2 Herrn Dr Pflüger gebeten, die diesseitige Anträge beim Prisenhof zurückzusiehen um weitere kosten zu ersparen."

Journalutdrag för Bullaren 10.4.- 12.5.1941

(Skrivna med bläckpenna av befh Tony Bäckström.)

Tors 10.4.41 liggande i Bordeaux. Kl 16-19 förhalades fartyget c:a 100 fot föröver med bogserbåtshjälp på order av Hamnmyndigheterna. Under fröhalningen bräcktes halgattet vid lucka 4 STB och stöttor och ledstång deformerades på 3 meters längd.

Tors 17.4 Genom agenten inlämnat en skriftlig protest till Hafenüberwachungsstelle med anledning av skadorna som uppstod igår och med krav på att få dem reparerade.

Fre 18.4 En tysk mariddirektör besiktigat skadorna.

Sön 20.4 kl 17.30 kom en civilklädd herre ombord åtföljd av en xxxxxxxt marinsoldat.Han uppgav sig vara befh på den av tyskarna beslagtagna grekiska ss Leontios Peryazoras samt att han hade Kommandanturens order att på Bullaren hämta 10 madrasser för sitt fartyg.Övermaskinist Gustafsson upplyste om att Bullarens befh ej varombord och att övermaskinisten ej hade nycklarna till salongshuset. Den tyske kaptenen upplyste då om att hans order var att, därest ingen var ombord på Bullaren, att bryta sig in och ta de 10 madrasserna. Övermaskinisten utlämnade då 10 madrasser från maskinbefälets hytter mot den tyske kaptenens kvitto.

Tis 22.4 Befh avgav på förmiddagen rapport på svenska konsulatet om händelserna den 20.4 med begäran att en kraftfull protest måtte avgivas till de tyska myndigheterna med yrkande om ersättning.

Sön 27.4 kl 10 f.m kom en tysk marinofficer ombord tillsammans med en civilklädd person.Officeren omtalade att Bullaren skulle ommålas med början kl 08 den 28.4.

Mån 28.4 Två man från land kom på morgonen ombord med färg- och målarartiklar och började måla över vitfärgen på ppopen med blågrå färg.

Tis 29.4 På morgonen kom 4 man ombord för klargöring av målarställningar på utsidan.Utöver detta arbete uträttades föga.

Ons 30.4 4 man från land under dagen fortsatt med målningsarbetena av poophuset och en del av midskeppshuset.

Fre 2.5 De fortsatta målningsarbetene hindras av regn

Lör 3.5 kl 16 kom en xxx civil herre ombord. Han uppgav sig vara tysk mariningeniör och fordrade att tågvirke skulle utlämnas ur fartygets

BULLAREN 23.6.40

förråd till ställningsändar. Bullarens befh vägrade att göra detta och hän visade till att han inte visste vem mannen var och att fartyget, så vitt befh visste, fortfarande var svensk egendom.Så snart befh fick besked om att fartyget övergått i Tysk ägo skulle nycklar,förråd och inventarier överlämnas.Med detta besked gick mannen iland för att rapportera till Kommandanturen.

Mån 12.5 Målningsarbetena avslutats. Dessaäro: fartygets utsidor med namn, och nationalitetsmärken, all vitfärg inombords såsom däckshus, däcken, brädgångarna,livbåtar, ventilatorer samt solsegelställningarna målats i blågrått. Befh på konsulatet på e.m ingivit journalutdrag och begärt att konsulatet protesterar mot ommålningen och kräver att fartyget eft frigivningen återställes i urpsrungligt skick på de tyska marinmynndigeheternas beskostnad. Bordeaux 12.5.41

V.Gustafsson T.Bäckström
Övermaskinist Befh

Tyskarna tagit över fartyget 15.5.41

Kapten Bäckström och chiefen Gustafsson entledigades tors 15.5.41 då tyskt befäl kom ombord och svenskarna beordrades lämna fartyget på vilket tyska flaggan hissades. Konsulatet mottog dessförinnan följande besked:

KRIEGSMARINE DIENSTSTELLE Bordeaux den 15 Mai 1941
Bordeaux.

An das Schwedische Konsulat in Bordeux.

Nachrichtl. Herrn Kapitän T.Bäckström.

Es wird ihnen mitgeteilt, dass der Verwendungsbeschluss für ms Bullaren vom Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg gefasst ist,welchem zufolge das Deutsche Reich das Recht besitzt, ms Bullaren für seine Zwecke zu verwenden.

Im auftrag
W.Vossberg
Oberleutn. z. See.

Förlikningsavtal

Max Doflein skrev 2.7.41 till SKN att Reichskommissar beim Prisenhof träffa ett avtal med Kriegsmarine om en proveny till SKN motsvarnade 15% av Bullarens sista fredsförsäkringssumma plus 15% ränta på detta belopp från vilken summa sedan avräknades kostnaderna för prisrättsförfarandet till Doflein och juristbyrån Schön & Pflüger i Hamburg. (Se assurans sid 5) Transatlanti begärde 4.6.43 ersättning med 142703 francs från SKN för omkostnader i Bordeaux 10.9.40- 15.5.41 vilket belopp utbetalades via konsulatet till en firm i Bordeaux (Se sid 5) Till detta kom ett litet belopp för kostnaderna omborc

BULLAREN 23.6.40

Kockelev Sven Anton Lysell berättat 1982

(Ur T.Fredh: Utanför spärren,Del 3,Lysekil 1983) Lysell var yngst ombord.

"När folket ombord såg att vi lastade vapen så vägrade de gå till sjöss. Efter en rad förvecklingar blev fartyget rekvirerat och tilldömt Tyskland av en prisdomstol.Det var hösten 1939 som Bullaren lastade i Göteborg för Sydafrika och Australien.När fartyget kom till Melbourne fick befh telegram från rederiet som talade om ubåtsfaran på hemresan. Bullaren gick därför nattetid med endast förtoppslanternan tänd. Bullaren kom till England och lossade sin last,varefter hon lastade kol i Liverpool för Sverige. I detta skede bröt kriget ut ((Här avses 9.4.40)) och tyskarna stängde inloppet till Nordsjön. En konvoj med svenska båtar gick från England i ett försök att komma hem.Endast malmbåten "C.F.Liljevalch" lyckades.Bullaren och de andra fick återvända till Kirkwall där man låg ett par veckor och väntade på order. Sedan sändes vi till Methil i Skottland där vi låg i 6 veckor på redden i väntan på order. Bullaren låg för djupt för att komma till kaj. Till sist tog maten slut.Vi från köket var iland och fick skaffat en låda fisk som vi lagade åt folket ombord.Bullaren lossade sin last och gick till Bordeaux för att sedan gå i charter för ett franskt rederi. ((I själva verket lossade Bullaren sin kollast i Bordeaux.)) I Bordeaux böjade Bullaren ta in last av styckegods och bilar. Enlogt certepartiet fick fartyget som neutralt ej lasta vapen.Efter en veckas lastning ((efter en dags lastning)) kom båtsman Arne Söderberg, Gävle rusande in i manskapsmässen.Han hade upptäckt att varje lastbil och varje låda på Bullaren innehöll kulsprutepistoler, gevär, ammunition och kanondelar. Söderberg och hans kamrater tog kontakt med befälet som inte heller visste vad lasten verkligen var för nånting. Utanför floden till Bordeaux låg tyska örlogsfartyg och hade Bullaren gått till sjöss med sin farliga last skulle tyskarna med säkerhet ha skjutit henne i sank. Folket på Bullaren kallade på svenske konsuln.Jag minns än idag hur båtsman bröt upp en låda och tog fram en näve dumdum-kulor och höll framför näsan på svenske konsuln. Lasten var destinerad till Casablanca. Fransmännen ville föra ut vapen innan de togs av tyskarna. Nästa dag kom franska soldater ombord med laddade gevär och påskruvade bajonetter. Hela besättningen från kapten till uppassare blev körda iland.Svenskarna blev genom konsulns försorg inkvarterade på Skandinaviska Sjömanshemmet i Bordeaux. I nästa skede blev en belgisk sjökapten utsedd som befh på Bullaren och till sin hjälp fick han fransk besättning. Nu var det så att Bullaren hade maskiner som fordrade stor kunnighet för att få dem att fungera. Fransmännen kunde inte få start på motorerna .När man sedan skulle ta upp ankarna körda man av kättingarna så att ankarna föll till sjöbotten. Bullaren fick bogseras tillbaka till kajen igen. Nu hade de tyska anfallen mot

BULLAREN 23.6.40

Bordeaux börjat.Lasten började lossas igen och den svenska besättningen fickåter ta sitt fartyg i besittning. När vi kom ombord hade den belgiske befh tagit sitt liv. Han låg i sin hytt som var full av tomma spritflaskor De tyska angreppen blev allt våldsammare.Det blev Oro på Bullaren och en kock från Nyköping och en norsk sjöman passade på att rymma för att söka ta sig över spanska gränsen. Tyskarna intog lätt Bordeuax ((Vid vapen-stilleståndet stod den närmaste tyska pansarspjutspetsen 10 mil från Bordeaux.)).Efter en vecka blev Bullaren tagen i beslag igen,nu av tyskarna. Åter kördes vi iland och fick sova på Sjömanshotellet. Man var ung och uppfattade det hela som spännande. Från hotellfönstret kunde vi se när de tyska trupperna med musik i spetsen tågade genom gatorna. Efter 14 dagar blev det klart att vi skulle få åka hem. Vi tog tåget för att åka till Paris. Tåget var överfullt av flyktingar från bl.a Holland och Belgien, vatten saknades och det enda vi hade att äta var sardiner i olja. Resan tog 6 timmar och gick över områden som var bombade.På vissa ställen fick vi gå av tåget när det skulle passera en skadad banvall. I Paris fick vi ligga på halmmadrasser på järnvägsstationen.Det fanns inga hotellrum . Paris var fyllt av massor av flyktingar. Sedan fick vi ett hotell i Montmartre.När vi efter en vecka reste från Paris lämnade vi kvar det tyngsta bagaget och tog bara med det nödvändigaste. Resan gick till Bryssel där vi var en vecka innan vi av oförklarlig anledning sändes till Antwerpen. Där fick vi gå sysslolösa i 6 veckor.På alla platser var det kontroller av pass och annat. Vi reste genom Tyskland upp till Sassnitz och tog färja till Trellborg.Vi hade mönstrat av 12.7 i Bordeaux. 2 månader senare var vi i Sverige. " Inom (( )) = egna kommentarer.

UD HP vol 739

Utdrag ur marinattachérapporter juli 1940

Le Havre intogs av 2 tyskar på motorcykel.Dessa körda som första tyskar in i staden och fram till rådhuset där polisen omedelbart lydde order och lade ner sina vapen. Hamnen i Le Havreär i stort sett oskadad,endast ett kvarter förstört,men ett stort antal olje-och bensintankar är utbrända. En hamnkran har av fransmännen sprängts över jagaren La Bayadére som låg för reparation. I lagerhusen ligger väldiga förråd av bl.a koppar.Även förpackade färdiga bilar ha i betydande mängder tagits av tsyakran.Den franska och engelska flykten synes ha skett brådstörtat.Över 3000 övergivna forden står på stadens gator och vägarna kantas av 10.000-tals övergivna privatfordon. Rouen är helt ödelagt liksom Dunkerque.I de raserada hamnkvarteren höjer sig katedralen oskadad ur omgivingens spillror.
(Inrapporterat till UD av bl.a KK And.Forshell i Berlin 16.7.40)

BULLAREN 23.6.40

Bordeaux är en stad för nationella bedrövelser. i Saint-Andrékatedralen hölls efter kapitulationen en stor sorgegudstjänst för Frankrike.Presidenten, regeringen,hela det officiella Frankrike,som flytt till Bordaux samlade under valven till sorgtung orgelmusik. Regeringen hade lämnat Paris den 10.6 och börjat flykten söderut via slotten i Loiredalen kring Tours.Tyskarna tog Paris och följde efter. Följd av ämbetsmännen och medlemmarna av den diplomatiska kåren drev regeringen vidare med flyktingströmmarna söderut.Allt vilsnare,allt uppgivnare och modfälldare under fåfänga försök att ordna det försvar som bröt samman under Stukaattacker och pansaranfall . Det Franska militära högkvarteret retirerade längre söderut,från Briare vid Loire, via Vichy till Montauban i skuggan av Pyrenéerna och all stridsledning upphörde efter det general Weygand gett de innestängda armeerna i Maginotlinjen order att slå sig ut. I Bordeaux slutade regeringens och diplomaternas flykt, i denna stora hamnstad med dystra trånga kvarter kring väldiga monumentala platser med dystra alléer med sin atmosfär av Medelhav fast den vetter mot Atlanten. Härifrån Flydde general de Gaulle i ett engelskt plan till exil i det förhatliga England. i Undergångsstämning fylldes hotell och restauranger av människor utan framtid, utan hopp som trängdes vid engelska konsulatet i hopp om att kunna muta till sig transport undan Hunnerna. I foyern på hotell Splendide trängdes hela den fjärde republikens demokratiska tross av ministrar,deputerade,medlöpare, lycksökare, judar, socialister och kommunister .På lyxrestaurangerna var vinet gratis, hellre det än att tyskarna skulle få det. Här fanns laval, Petain, alla som skulle hjälpa till att bygga upp det nya Vichyfrankrike i hägnet av Berlin. Här fanns tusentals judiska familjer . I stearinljussken på prefekturen arbetade inrikesminister Mandel,blek och pomaderad, över sina akter i den stora rådssalen - den ende som ville stanna kvaroch slåss. Han kom aldrig iväg och mördades 1944 av tyskarna.

BULLAREN DOKUMENTERAD PÅ UD UD H-1367

Chiffertelegram Bordeauxkonsulatet till UD 34.6.40 kl 20 (Ank.25.6) Transatlantics ms Bullaren i Bordeaux rekvisitionerad foer transport av krigsmateriel Marocka. Besaettningen paa egen beageran debarkerat. Demarcher gjorda marinmyndigheterna och utrikesministeriet med begaeran rekvisitionens haevande med reservation fullt skadestaand inklusive kostnader foer besaettningen.Beslut rekvisition vidhaalles.Fartygets avgaang likvael oviss. paa grund tyskt besaettande av Girondemynningen =Henning,ministre Suéde.

Dito chiffertelegram avsänt 25.6 kl 18.20, (Ank UD 26.6 kl 16.

Fartyget vaart chiffertelegram 22 quatq avgaatt igaar kvaell = Hennings

Ch.telegram UD till Bordeauxkonsulatet 27.6 kl 23.45

Rederiet frågar huruvida Bullaren avgått såsom rekvisitionerat med svensk

BULLAREN 23.6.40

besättning ombord ävensomrörande eventuell last = Cabinet.
(UD PM 27.6 se sid 3)

Utrikesrådet Söderblom ,UD 27.6 .40 i brev t. A.Richert.Berlin

Broder! I anslutning till mitt handbrev den 25 ds ber jag få meddela att beskickningen i Paris meddelat att ms Bullaren avgått från Bordeaux den 24 ds på kvällen.

Envoyén Arvid Richert,Berlin 27.6.40 i brev t Söderblom,UD.

Broder! Åberopande ditt handbrev den 27 ds angeånede en eventuell démarche rörande beslagtagna ms Bullaren beder jag få medeela att det knappast torde tjäna något praktiskt syfte att göra en framställning i Auswärtiges Amt i ärendet. OKM har nyligen avsagt sig äremden röramde svenska fartyg i ockuperad hamnar och hänvisat oss till att upptaga desamma med Auswärtiges Amt ,men jag måste säga att det nog inte tjänar mycket till att med A.A. taga upp konkreta fall rörande enstaka fartyg i de av de tyska trupperna ockuperade hamnarna. För att få upplysningar röranade deras öde eller utverka ändring i beslag av fartygen och dylikt,är det då nog mera verksamt att genom vår representation på orten taga upp saken med den lokala tyska Kriesmarine Dienststelle. Din tillgivne

Arvid Richert

Bilaga till ovanstående brev:

DER OBERBEFEHLSHABER DER KRIEGSMARINE. Berlin W 35, 28 Mai 1940
Tirpitz Ufer 72-76.

An den Königlich Schwedischen
Marineattaché, Herrn Fregattenkapitän And.Forshell.
Berlin W 62

Betrifft: Neutrale Schiffe in Häfen der besetzten Gebiete.

Alle Fragen, die die behandlung Neutralen Schiffsraums in den besetzten Norwegischen, Dänischen,Holländischen, Belgischen und Französischen Häfen betreffen, werden im Auswärtiges Amt bearbeitet.

Es wird daher gebeten, in Zukunft alle anfragen, die dieses Gebiet betreffen, an das Auswärtiges Amt zu richten.

Im auftrage

Mirow.

Chiffertelegram UD 1.7.40 till konsulatet,Bordeaux kl 14.10

Vårt 211 Har Bullaren avgått med svensk besättning? Om icke undersök möjligheterna för hemtransport av besättningen = Cabinet.

(Televerket på telefon meddelat UD att telegram ej kan befordras till Bordeaux. Telegrammet sänts till Clermont Ferrand i st f Consulat Suéde

BULLAREN 23.6.40

Transatlantic,Gtbg 3.7.40 telegram t. UD

Åberopande telefonsamtal telegrafera svenske konsuln i Bordeaux allvarliga svårigheter erhålla pengar stop Vore därför tacksamma om UD för vår räkning kunde telegrafiskt genom sv. legationen eller sv. konsuln i Bordeaux överföra ett belopp av två miljoner francs till kapten Torgny Bäckströms förfogande till täckande av utgifter,uppehälle etc för såväl befäl som besättning ex ms Bullaren .Godhetsfullt bekräfta = Transatlantic.

Telegram UD 3.7 t. Consulat Suéde ,Bordeaux kl 07

Transatlantic cherche remettre fonds télégraphiqement captaine Bullaren stop Si possible veuillez lui prêter fonds necessaires stop Armateurs désirent savoir position actuelle navire. Telegraphiez = Cabinet

Ch.telegram UD t. beskickn. i Bourboule 4.7.40 kl 21

Önskvärt erhålla svar våra 211 217 Sök inhämta vart fartyget avgått= Cabinet.

Beskickn. i Bourboule till UD, ankom 7.7. kl 20

33 edert ch,tel 217 olaesligt fraan orden yyom ejyy. Post telegraf med ockuperade områden tills vidare helt avbrutna varfoer foerbindelse med Bordeaux omoejlig = Hennings, Ministre Suédè.

Telegram från Bordeaux inkom UD 8.7.40

Navire Bullaren restitue fonds disponibles effectuee actuellement reparations avaries causees pendant requisition dureron huit jours environ stop Navires Frisia Hispania colonie suedoise uont bien =Consul Suèdé

Ch.tel till UD 8.7 kl 12 från beskickn. i La Bourboule.

(Ank. 9.7.kl 10) Edert CH qbibq (222) haenvisar vaare qcsq (38) och qccq (33) besk fortsaetter likvael foersoek naa foerbindelse konsulat Bordeaux = Hennings, minister Suédè

Dito till UD 8.7 kl 13.40, ankom UD 10.7 kl 11.50

Vaart ch.telegram Qduq kons. Bordeaux telegraferar igaar Bullaren nu aaterlaemnad samt undergaar qiiq (8) dagars reparation foer haveri = Hennings

Telegram Sjöfartskommittén,Gtbg,9.7.40 till Sv.Legationen,London.

Sjöfart 659 Bullaren tidigare beslagtagen nu återlämnad reparationer av skador åsamkade under beslagtagningen beräknas taga 8 dagar stop telegrafera instruktioner för fartygets fortsatta sysselsättning ävensom bekräftelse att fartyget övertagist av MOS = Ministry Foreign Affaires Sjöfartskommittén.

Ch.telegram beskickningen i Vichy t. UD 11.7.40 23.45

(Ankom UD 12.7.kl 11) Vaart ch.tel qbjq efter reseavbrott Pauillac aater-

BULLAREN 23.6.40

28
vaender Bullaren Bordeaux ikvaell foer avlastning imorgon qlst juni
= Hennings

Transatlantic ,Gtbg 13.7.40 till UD i telegram

Anhålles vördsamt om regeringens medverkan att genom legationeni Vichy erhålla myndigheternas tillstånd låta ms Bullaren nu liggande i Bordeaux efter verkställd reparation avgå i barlast till Hampton Roads USA för vidare order.Då sådant tillstånd utverkats emotses benägen bekräftelse
= Transatlantic ((UD telegraferat till Vichy))

UD i ch.telegram till London 25.7.40 meddelat

att "Bullaren still Bordeaux."

Brev från konsulatet,Bordeaux till Vichy-beskickningen 8.8.40

MS Bullaren, vilken den 23 juni beslagtogs för Franska Luftfartsministereits räkning men sedermera frigivits, undergår för närvarande reparation för under beslaget åsamkade haverier. Kostnaderna härför jämte ersättning för av den franska besättningen begångna stölder ombord,belöper sig till mellan 400.00 och 500.000 francs. Kommissionen för värdering av skador mm erhöll sin sammansättning av representanter för rederiet och franska myndigheter i samförstånd med konsulatet.Ersättningsfrågan kommer sannolikt snarast att utanordnas. Besättningen - 31 man p har efter rederiets medgivande avmönstrats den 12.7 och genom konsulatets försorg hemsänts per järnväg via Paris den 17 och 18 juli. Befälhavavren och flertalet av befälet kvarstå i tjänst. Framställning om tillstånd för fartyget att avgå till hamn i USA hade före avmönstringen avslagits av de tyska myndigheterr ss Hispania,liggande i Blaye,Gironde, och ss Frisia i Bordeaux,båda tillhöriga Svenska Lloyd och utan last, ha erhållit avslag å framställning att lämna hamnen. Båda ha i det närmaste full besättning. MS Frost,tillhörig Red AB Svea,har här lossat sin last av jordnötter och undergår nu reparation av under resan gjorda haverier; Gjord framställning om tillstånd att få avgå till Nord- eller Sydamerika, Spansk eller Portugisisk hamn kommer sannolkit att bli avslagen.Besättningen är fulltalig. Sxxxxx Stora svårigheter ha yppat sig med avseende å telegramförmedlingen under sista tiden häremellan och Sverige. Den 6.8 lyckades svenska beskickningen i Berlin för rederiSveas räkning förmedlaett telegram till konsulatet härstädes via Tyska ambassaden i Paris, Tyska militärtelegrafen och Feldtkommandanturen härstädes..

Enligt uppdrag
Eskil Malmros

Beskickn. Vichy 16.9.40 telegram t.UD

70 pour Transatlantic capitaine ms Bullaren informe kriegsmarine dienststelle Bordeaux a confirme par lettre 10.9 que selon article 67 paragraphe :

BULLAREN 13.6.40

Prisenordnung Bullaren meme jour auf grund deutschen prisenrechtlichen bestimmungen aufgebracht worden ist stop = Legation Suédè

Ch.telegram UD till beskickningen i London 17.9.40

Primo SJT 753 Enligt officiellet meddelande från Vichy Bullaren definitivt beslagtagen tyska marinmyndigheter 10 september =Ministry Foregin Affairs.

Telegram UD till Vichy 17.9.40 kl 20

Edert 70 Transatlantic hemställer befh och kvarvarande befäl beordras hemresa = Cabinet

Legationen Vichy i telegram till UD 30.9.40

88 Edert 164 konsulatet Bordeaux anser laempligast befaelhavaren oevrig personal Bullaren vilka trots tyska beslagtagandet alltjaemt ombord kvarstanna tills vidare = Legation Suede.

UD telegram 2.10.40 till Vichy kl 19.30

Edert 88 Bullaren rederiet godkänner befälet kvarstannar så länge konsulatet anser lämpligt och så länge de få kvarstanna ombord =Cabinet

Konsulatet,Bordeaux i brev till Vichybeskickningen 28.9.40

...Får jag vördsamt meddela att situationen ombord å Bullaren är oförändrad och att befh och övrigt befäl sålunda ännu är kvar. De tyska myndigheterna ha hittills icke tagit fartyget i besittning.Meddelandet till Befh angående beslagtagandet synes sålunda ha gjorts för att skapa ett utgångsläge för ärendets bringande inför Prisdomstolen i Hamburg,vars utslag möjligen avvaktas innan fartyget tages i besittning. ~~Ett~~ Ett efterkommande av rederiets order ~~att~~ vore att övergiva fartyget,vilket säkerligen med avseende å äganderätten till detsamma och rederiets rättsanspråk i övrigt skulle medföra allvarliga konsekvenser. Befälhavaren är besluten jämte övermaskinist och 1e styrman kvarstanna ombord tills vidare. Övrig besättning är däremot oförhindrad att avmönstra så snart meddelande från beskickningen i Vichy ingått att erfordelig Tysk visering erhållits i och för hemresa. Dock kommer samtliga att lämna fartyget därest dess förinnan det skulle tagas i besittning av de tyksa marinmyndigheterna. Beträffande Sveabolagets Frost är situationen likartad.

Enligt uppdrag
Eric Malmrós
Vicekonsul

Generalkonsulatet,Hamburg 8.10.40 i brev t. UD

Ifråga om ms Bullaren har Prisenhof på förfrågan meddelat att fartyget enligt ingångna upplysningar lastat kol och koks i England för svensk räkning,men därefter avgått till Bordeaux där lasten lossats varefter far-

tyget påbörjat inlastning av krigsmateriel för engelsk mottagare. Ombord har påträffats ett mellan rederiet och en firma i Lonodn tecknat tidsbefraktningsavtal av den 30.5.40.Prisrättsligt förfarande har ännu icke inletts men vore arr räkna härmed inom den närxmaste tiden.&Stridbec

Ch.telegram Vichy till UD 19.10.40 (Ank.UD kl 08 20 ds)

151 edert 320 Franske vederbörande som utgå ifrån samtliga svenska farty ockuperade zonen redan frigivits förvånade prisrättsmålen Hamburg Bullare Frost fortsätta och lovat föranstalta undersökning =Hennings,Ministre Suè

(Prisrättsfärfarande mot Bullaren kungjorts 7.11.40
i "Deutscher Reichsanzeiger" i Hamburg)

Chiffertelegram UD till Vichy kl 20 14.11.40

Edert Ch 164 Bullaren rederiet beordrar nu definitivt samtliga kvarvarande inklusive befh skyndsamt hemresa stop telegrafera när ansökan viseri ingivits samt ungefärlig tidpunkt hemresa stop Frisia kbdon befh skall hemresa = Cabinet

Brev Konsulatet,Bordeaux 15.5.41 till Vichybeskickningen

Enligt till konsulatet idag från Kriegsmarine Dienststelle Bordeaux ingången skrivelse,varav avskrigt i tevnne exemplar närslutes, har Rikskommissarien vid prisdomstolen i Hamburg bestämt att härvarande tyska marinmymdigheter må förfoga över ms Bullaren. Åtgärden synes icke hava stöd i det tyska Prisreglementet av den 28.8.39.Tyskt befäl har idag gått ombord å fartyget. Den svenske befh, kapten Torgny Bäckström, och övermaskinist Gustafsson bo iland. De komma under de närmasta dagarna att enligt uppgjorda inventarieförteckningar överlämna fartyget,varefter de komma att begagna sig av det för dem redan utverkade resetillståndet och avresa till Sverige . Eric Malmros

---

Eget HISTORIK

Motorfartyg på 5749 brton byggt 1918 vid Götaverken i Göteborg av stål L 133.1 B.17,1 Tillhörigt Red AB Transatlantic (Gunnar Carlsson) i Göteborg. Rederiets första motorfartyg. Systerfartyg till Tisnaren som sänktes 18.5.42. Sjösatt 10.11.17 och gick på provtur 27.6.1918. Shelterdäcka med 5 rum och 6 luckor. 2 st 4 takts 6-cyl B.& W motorer på tillsammans 4000 ihkr, de första i sitt slag byggda vid Götaverken. 12½ knop på last. Vid sin leverans det största fartyg som dittills byggts i Sverige. Insattes på rederiets Autralienlinje. - Bullaren användes av tyskarna efter beslagtagandet 1941 som Ziel- & Wohnschiff für U-boote men redades sedan med namnet Tanga av Deutschen Afrikalinie i Hamburg. Tanga deltog i evakueringen av Ostgebiete våren 1945 och låg i maj 45 i Hamburg. Då de

BULLAREN 23.6.40

Brittiska ockupationsmyndigheterna beslagtog henne som krigsskadestånd protesterade svenska generalkonsulatet i Hamburg och Tange vlev föremål för långvarig Engelsk-svensk skiiftväxling. 1947 togs hon in vid Deutsche Werft för omfattande reparationer som blev så dyrbara att varken Svenskar eller engelsmän sedan hade något intresse av fartyget. Fartyget övertogs av skeppsredare John T,Essberger i Hamburg - Woermannlinjen- mot ett skadestånd till Transatlantic, som den 6.8.47 skrivit till SKN att det inte längre reflekterade på ett återköp av Tanga eftersom reparationerna skulle bli alltför vidlyftiga. Juni 1950- 1960 gick Tanga i malmfart Syd-afrika-Tyskland. Haon hade sin gamla exteriör kvar. (Foto finns i Kludas Der Deutsche Afrikalinie" sid 113) I juli 1961 såldes faryget för 90.000 pund i befintligt skick i Hamburg till engelsk köpare för resa till fjärran östern, d.v.s nedskrotning. Köpare var Willie & Co i Cardiff och med namnet Pamaru avgick fartyget 25.8.61 med skrotlast från Garston destinerad till Tokyo. Hon jade på vägen upprepade maskinhaverier och gade den 14.11.61 inte kommit längre än Colombo.

Se bombing 10.4.40

FROST 24.6.40

FAST I BAYONNE 24.6.40 VID FRANKRIKES SAMMANBROTT - I BESLAG I BORDEAUX.

JOURNALUTDRAG

Sedan 16.5.40 i tidsbefraktning för Mission Francaise des Transports Maritimes i London.

Tors 16.5.40 anlänt Dakar,Senegal i barlast från London.

Fre 17.5 Anlänt Ziguinchor och börjat lasta jordnötter.

Fre 24.5 Med last av 1802 ton jordnötter anlänt Rufisques för fortsatt lasning av 687 ton jordnötter.

Mån 27.5 kl 17.30 avgått Dakar med last av 2489 ton jordnötter t. Bordeaux Hårt väder, hög nordlig motsjö,hård sättning och överspolning de närmaste dygnen.

Tors 30.5 hög brytande NNO sjö,svår överspolning och våldsam sättning.

Tis 4.6 Av fransk patrullbåt kl 13.10 beordrats anlöpa Casablanca. Ankrat kl 14.45 på Casablancas redd.

Fre 7.6 Beordrats av Naval Control Office att avgå till Saint Malo.Avgått kl 17 från Casablanca.

Tis 11.6 konvojerande fransk jagare kl 17.30 signalerat att destinationen ändrats tillNantes.

Tors 13.6 NNW-lig sjö, överspolning och hård sättning.

Fre 14.6 Kl 08.15 ankrat på St.Nazaires redd.

Lör 15.6 kl 11 fått lots ombord,lättat 11.30,anlänt till Nantes 17.30 och förtöjt å anvisad plats.

Mån 17.6 Sv. konsuln i Nantes,Mosesson, till en av direktörerna i Mission Transports Maritimes i Nantes överlämnat ett brev från befh att Frost är fullt klar att lossa lasten omedelbart.

Tis 18.6 Fått skriftlig order från chefen för Service Locale des Transport Maritimes i Nantes att avgå till Bordeaux.Då fartyget skulle avgå kl 1 stod det på grund men kom flott vid högvatten 13.30.Vid avgången släpade BB-sidan mot kajen varvid 3e maskinistens hyttventil fick ramen skadad så att ventilen ej kunde stängas. Avgått mot Bordeaux.

Ons 19.6 kl 06.30-08 gått varierande kurser runt lotsbåt för att försöka få lots men lotsen vägratgå ombord eftersom fartyget inte är avmagnetiserat.Ankrat i avvaktan på vidare order. Stark flygaktivitet.

Fre 21,6 Befh kl 11 efterhört hos patrullbåten om order kommit men fått besked att angöring av Bordeaux förbjudits och att inge vidare besked stått att få. Kl 14.15 anföll tyska plan fartyg på redden, 3 bomber fälldes av vilka en satte ett fartyg i brand.Befh låtit lätta ankar och fortsatt mot Bayonne i ett försök att rädda fartyg och last.

Lör 22.6 06.30 ankrat utanför Bayonne. Kl 15.15 lättat ochfortsatt till St.Jean de Luz på order av franska myndigheter.Kl 18.45 ankrat på redden utanför St.Jean de Luz.

FROST 24.6.40

Sön 23.6 Signalstationen kl 15.30 morserat order att avgåx till Bayonne för att inlöpa i Bayonnes hamn. Avgått 16.30. Ankrat kl 18.45 utanför Bayonne. Ingen lots att få.

Mån 24.6kl 06.30 lättat ankar, fått lots och fortsatt. Anlänt Bayonne kl 08 och förtöjt å anvisad plats. Fått order från Le Chef des Services Transports Maritimes att avgå omedelbart till Casablanca med samma last ombord. Då fartyget skulle avgå kl 18 meddelade lotsen att på grund av dåligt väder var det omöjligt att komma över baren.Måste därför kvarligga.

Tis 25.6 kl 06 klara för avgång men 07.30 fått order från hamnmyndigheterna att fartyget ej kunde lämna hamnen p,g av dåligt väder.Ordern upprepats kl 15.

Ons 26.6 Hamnkaptenen i Bayonne beordrat fartyget attlossa i Bayonne men senare pm dagen fått order från L'Administration Principal de L'Inspection Maritime, Chef du Service Local a Bayonne, Transports Maritimes, att avgå till Bordeaux. På grund av sjöhävningen utanför inloppet inte kunnat avgå vid högvatten på kvällen.

Tors 27.6 kvarlegat hela dagen p.g av sjöhävning utanför.Kl 11.50 kom ångtrålaren Pierre Marie drivande med strömmen och kolliderade med Frost som låg vid kajen.Trålarens stäv slagit en buckla i BB-sidan på förkant av lucka 3.

Fre 28.6 kl 10 f.m gått ut från kajen xxx under lots ledning men innan fartyget hunnit svänga runt beordrats av hamnmyndigheterna att gå tillbaka och förtöja på samma plats som förut.På e.m fått order att avgå lördag morgon kl 09.

Lör 29.6 Avgått från Bayonne kl 10.20.Lämnat lotsen 12.25

Sön 30.6 kl 03.45 ankrat vid Girondebojen,hissat lotsflagg och namnsignal och signalerat med sirene men ingen lots kom ut och inget svar erhölls från semaforstationen. Kl 11.40 lättat och fortsatt till bojarna nr 1 och 2 i Grand Passe de L'Ouest och ankrat där. Ingen lots kommit ut. Inget svar från semaforstationen.

Mån 1.7 Telegraferat från fartyget via Corunna och efterhört order hos svenske konsuln i Bordeaux .Ingen lots, inget svar från semaforstationen,inget svar på radio.Lättat ankar 18.20 och fortsatt mot Bayonne.

Tis 2.7 kl 12.05 hissat signaler och signalerat med siren till signalstationen utanför Bayonne. Inget svar. Kl 13.15 fortsatt och 14.20 ankrat utanför St Jean de Luz.Signalerat till signalstationen och fått svar att invänta vidare order. Fått order att ingå i hamnen. Gått in under hamnkaptenens ledning och ankrat där 16.45.

Ons 3.7 Genom mäklaren P.J.Celhay fått order xxx från Transports Maritimes att gå till Bayonne för vidare order.

FROST 14.6.40

Fre 5.7 Erhållit order av myndigheterna att avgå till Bayonne kl 14. Fått lots 14.20 utanför Bayonne, förtöjt 18.20 vid kaj.

Tors 11.7 Kl 19 fått order kl 19 frmn Transports Maritimes i samförstånd med Amiralitetetx via mäklaren att gå till Bordeaux för lossning Hamnkaptenen inte tillåtit avgång p.g av hög sjö utanför inloppet.

Fre 12.7 Kvarlegat p.g av hög sjö utanför inloppet,

Lör 13.7 kl 07.30 order från hamnkaptenen om avgång till Bordeaux kl 11.

Sön. 14.7 kl 03.05 ankrat utanför Girondemynningen. Kl 06.25 gått till angöringsbojarna,hissat lotsflagg coh signalerat med siren. Kl 11.15 lättat ankar och fortsatt in mot lotsbåten.Fått lots 11.45.Fortsatt. Ankrat kl 14 utanför Le Verdon.Fått lots kl 15 och fortsatt. 19.15 ankrat utanför Pauillac.19.20 lättat och gått in till kaj med lots ombord. Slagit en del bucklor i bordläggningen vid tilläggningen vid kajen på grund av stark strömsättning. På grudn av den onödigt långa resan måst bunkra i Pauillac.All trafik på floden efter solens nedgång är förbjuden.

Mån 15.7 Avgått från Pauillac med lots kl 12 pch förtöjt vid kaj vid Grand Huiliere Bordelaise i Bordeaux kl 15.40. För sent på dagen att börja lossa.

Tis 16.7 kl 07 luckat av kl 07 men ingen lossning.

Ons 17.7 kl 08-11.45 och kl 14-17.45 lossat med ett gäng,2 winschar och en kran.

Fre 26.7 All last utlossad kl 10.20. 30740 säckar = 2504,179 ton.

Bordeaux 26.7.40
Gunnar Svanström
Befh

Fortsättningsvis.

11.8.40 vägrades Frost avgångstillstånd av Hafenüberwachungsstelle Bordeau

18.9.40 Beslagtogs fartyget av tyskarna. Befh erhållit skriftligt besked.

28.9 Tysk befh och besättning kommit ombord.

29.9 Svenska befälet och besättningen lämnat fartyget.Logi i staden.

12.11.40 avmönstrades 12 man som då erhållit tyskt utresevisum för hemresa Befh fick först i sept 1941 tillstånd att resa hem och kom till Sverige den 12 oktober 1941.

SKNEIII 268 Crew List (Egna kompl)

Befh Alf Gunnar Robert Svanström,Sthlm, 10.8.92 i Karlshamn (I red. 1915)
1e styrman Tyko Henning Lundeborg, Sthlm, 27.8.97 i Öregrund
2e styrman Uno G.Ehrlund
Chief Oscar Sigfrid Ekman, Sthlm, 25.8.88 i Sundsvall
2e maskinist Lorens N.Nilsson
? H.G.G.Eklund
Stuert A.F.Svensson

Forts

FROST 24.6.40

Forts crew list

Kokerska P.E.Karlsson
Städerska S.J.Sällström
Matros H.F.Lillebo
Matros A.B.Jönsson
Lättmatros H.O.Berntsen
Lättmatros A.J.Andersson
Jungman O.H.Jakobsen
Donkeyman O.A.Wahlberg
Motorman N.H.Nilsson
Motorman S.E.Johansson
Motorman J.B.Berg.
Motorelev L.A.Nilsson

Sveabolaget till SKN 15.8.40 SKNEIII 183

Meddelat att rederiet idag erhållit ett telegram rörrande Frost från Beskickningen i Vichy: " ...Si impossible obtenir authorisation Allemande quitter Bordeaux.Autorisez vous repatriement volontairement equipage leur frias." Rederiet frågat om SKN biträder förslaget att hemsända Frosts besättning. -Sekreterare Nils Ståhle, UD upplyst att de svenska fartygen i Bordeaux med all säkerhet stod till Tyskarnas förfogande och att Tyskarna i olika fall avgivit s.k Verwendungsbeschluss och att sådant säkerts kulle komma att utfärdas även för Frost. "Då fartygetalltså blir liggande overksamt och blott drager dryga omkostnader synes det enda riktiga och rimliga vara att låta besättningen resa hem." - SKN svarade 16.8 att Nämnden inte hade några invändningar mot att besättningen hemsändes "så snart detta låter sig göra."

UD till Sveabolaget 2.9.40

UD rapporterade 2.9.40 till rederiet att Frost efter att ha lossat sin jordnötslast i Bordeaux nu undergick reparation för under resan erhållna skador. Sannolikt ingen utsikt att tyskarna beviljar en begäran från konsulatet om stillståd för de svenska fartygen i Bordeaux att få avgå till neitral Spansk eller portugisisk hamn eller till Sydamerika. Frosts befh och kaptenerna på 2 andra sv. fartyg telegraferat till sina respektive rederier och frågat och besättningrna kan få avmönstra och resa hem på egen bekostnad.

Frost i beslag.

UD fick 22.9.42 följande telegram från Vichy-beskickningen:

" 78 informez Rederisvea ms Frost dixhuit septembre saisi Bordeaux par autorités Allemandes. Tribunal Hambourg décidera lettres suivent. "

Froste befh Svanström skrev 29.9 från Bordeaux till Sveabolaget:

Beder härmed få meddela att igår lördag var svenska konsuln med mig till

FROST 24.6.40

Kriegsmarine Dienststelle och till Hafenkommandanturen som meddelade oss att de kommo att taga fartyget i besittning under c:a 5 dagar och därefter lämna tillbaka det igen. Något meddelande från tribunalen i Hamburg har ännu icke inkommit, men sade de sig hava rättighet att i avvaktan på Tribunalens beslut taga fartyget i besittning. Till den nye befälhavaren överlämnades inventarielistor för däck och maskin samt rapport över proviantförrådet, men fick befälhavaren order fråm Kriegsmarine Dienststelle att icke underskriva någon av rapporterna eller listorna. Konsuln ansåg att vi skulle vänta med avmönstringen några dagar eftersom Frost skulle lämnas tillbaka igen. För närvarande är det helt omöjligt att få tyskt tillstånd att resa hem. Besättningen bor iland och får i samförstånd med svenske konsuln manskapet 4 kronor per dag, stuerten 5 kronor och befälet 7 kr till täckandet av mat och logikostnaderna. Anhålles om meddelande per telegram om detta är rätt och även huru länge lönen skall utbetalas till befäl och besättning och om hemresan skall betalas av rederiet.

Med utmärkt högaktning

Gunnar Svanström

Prisrättsförfarandet kungjort 7.10.40

i "Deutscher Reichsanzeiger" 7.10.40 kungjorde Prisenhof Hamburg prisrätts förfarandet mot Frost som ställts till Tyska krigsmaktens förfogande av Prisenhof efetrsom fartyget gått i fientlig tidebefraktning mellan Senegal och Bordaux. SKN kopplade in Max Doflein som sitt ombud.

SKN 268. 1e styrman hem med 11 man från Frost.

31.10.40 meddelade UD i telegram Frosts besättning , med undantag av befh, att resa hem. Befh skulle kvarstanna i avvaktan på Prisenhofs definitiva ställningstagande till beslagläggningen av Frost.

Kungl. Svenska Beskickningen Berlin 22.11.1940
Berlin. Nr 1552 R19.

Ang.Hemsändande av 18 sjömän
från ms Frost och ss Siljan.

Till Hans Excellens Herr Minister för Utrikes Ärendena

Den 17 innevarande november anlände till Berlin aderton av konsulatet i Paris förpassade sjömän, av vilka 12 avmönstrats i Bordeaux från ms Frost..... Reseledare för sjömännen från Frost var styrmannen Lundeborg.... Sjömännen sändes påföljande dag vidare från Berlin till Trelleborg med ordinarie tåget kl 10.35.Lundeborg har hos beskickningen deponerat RM 900:-,tillhörande Frosts rederi, av vilket belopp beskickningen gjort följande utbetalningar.

För sjömännen från Frost:

Hotel Nordischer Hof RM 110:63 Portieren å hotellet RM 11:50

Forts

FROST 24.6.40

Forts från sid 5

3 st 2a klass biljetter till Malmö	RM 103:50
9 st 3e klass -"- -"-	RM 204:30
Pållettering av resgods t. Malmö	RM 14:40
Bärare	RM 3:-
Kontant till Lundeborg	RM 50:-
Summa	RM 497:33

Signerat
Arvid Richert.

Besvärsinlaga till Prisenhof 5.12.40

Rechtsanwalt Dr Baur hänvisade i sin till Prisenhof 5.12.40 ingivna besvärsskrivelse xxxxFxxxx till att Frost var tom när hon beslaglades eftersom lasten lossats dessförinnan, och bestred att fartyget skulle ha gått i fiendens tjänst genom att gå i charter för Franska Transportministeriet. Prisenhof förlängt fristen 2 månader.

Kapten Svanström ombedd kvarstanna

3.2.41 skrev SKN till rederiet att inget hinder förelåg för hemkallande av kapten Svanström på Frost. Den 11.2.41 fick Svanström via konsulatet följande order från Kriegsmarine Dienststelle Bordeaux:

---- Auf Anrodnung des Reichskommissars beim Prisenhof Hamburg werden sie gebeten, ihre Reise nach Schweden vorl-ufig noch aufzuschieben. Zu gegebener Zeit werden sie vond der K.M.D. Bordeaux,Prisenabteilung,weitere Weisungen erhalten.

Im auftrag
W.Vossberg
Ob.leutn. z. See

Den 12.2 skrev konsul Eric Malmros,Bordeaux till Beskickningen i Vichy att Prisenabteilung Bordeaux hemställt till befälhavarna på Frisia,Frost och Hispania att de före sin hemresa måtte inställa sig å Prisenabteilung för att ev. lägga sin hemresa över Hamburg eftersom det vore önskvärt att de där avlade vittnesberättelser och tillhandahöll skeppsdagböckerna vid Prisenhof. Froste befh via konsuln begärt instruktioner från rederiet om hur han skulle förfara. SKN skrev 7.3.41 till rederiet att för SKN:s del vore det bästa om befälhavarna reste direkt hem fortast möjligt. De kunde ev senare resa till Hamburg. - Kapten Svanström på Frost blev kvar i Bordeaux och kom till Sverige först den 12.11.41. Dessförinnan fick han inga Tyska viseringar. Hans hemresa över Berlin-Malmö-Sthlm kostade 603:61 kr.

Förlikning i Prisenhof

31.3.41 upprepade dr Baur i inlaga till Prisenhof att Frost inte haft Banngut ombord och att beslaget var rättsstridgt. Istället för att gå vidare till Oberprisenhof i Berlin valde parterna en uppgörelse i godo. Der Reichskommissar förklarade sig xxx 2.4.41 beredd att ersätta rederiet

FROST 24.6.40

med 50% av fartygets värde. Sveabolaget sände 29.4 värderingsinstrument fö: Frost till SKN f.v.b till Hamburg = 1.180.000 kr. Den 27.5 telegraferade Doflein till SKN att " Frost Vergleich mit RM 300.000:- abgeschlossen." Och 10.6.41 telegraferade Doflein:" Frost Vergleichsumme in RM abgeschloss-en.Hollandia konnossement 4 weitersendung unmoeglich weil in Bremen durch Kriegsereigniss zerstört." Följande dokument bifogades per brev 10.6:

VERGLEICH

Zwischen dem Deutschen Reich,vertreten durch den Reichskommissar beim Pris-enhof Hamburg, und der Reederei Stockholms Red.AB Svea,Stockholm, vertrete durch Rechtsanwalt dr Baur,Hamburg, wird folgender Vergleich geschlossen.

1) Die Red. Svea übereignet hiermit dem Deutschen Reich,zu Händen des Reic kommissars beim Prisemhof Hamburg, den bereits im besitze des Deutschen Reiches befindlichen Schwedischen Dampfer Frost.
2) Das Deutsche Reich zahlt an Rederi AB Svea zu Händen von Rechtsanwalt dr Baur in Reichsmark einen betrag in höhe von RM 300.000:-
3) Die Red.AB Svea zieht ihre Anträge im Prisengerechtlichen Verfahren zu-rück.
4) Der Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg beantragt die einstellung de Prisengerichtlichen Verfahrens.

(Dr Baur översände 16.10.41 till SKN en check på kr 493.454:18.)

ASSURANS

SKN 9.1.41 a conto totalförlust 600.000:- kr
SKN 7.6.41 -"- 400.000:- kr
SKN 12.11.41 haveriarvoden 3530:70 kr
SKN 30.6.42 omkostnader 4990:92 kr
- Proveny 3.11.41 efter förlikningsavtal med Prisenhof 493.454:18 kr
Sveabolagets generalräkning för uppehållskostnader 14.9.43 = 69328:60
SKN löst dispache av P.G.Hasselrot,Sthlm 18.10 44 om detta.
SKN 9.11.44 utbetalat till Sveabolaget 49770:50 i Uppehållskostnader.

UD H- 1367 FROST SEDD UR UD:S SYNVINKEL

Chiffertelegram konsulatet Bordeaux till UD 26.6.40 (Ank. 28ds 16.30)

Sveabolagets Frost lastad jordnötskakor Senegal med destination Bordeaux anlaend trakten Bayonne anhaller meddelande huruvida den boer fullfoelja resan till hamn som kommer att besaettas av tyskarna eller taga vaegen annorstaedes stop telegrafera omgaaende = Hennings.

Ch.telegram UD till Bordeaux 28.6.kl 21

Rederiet beordrar Frost avgå nordspansk hamn varifrån befh anmodas genom beskickningen Madrid kommunicera rederiet för vidare order = Cabinet

FROST 24.6.40

Rederiet i brev t. UD 17.7.40

(UD 30.6 fått ett chiffertelegram från Bordeauxkonsulatet att " Frost under tysk uppsikt infoerd Bordeaux foer lossning =Hennings.)

Sveabolaget upplyste 17.7. UD att Frost var befraktad genom The British & Northern Shipping Agency Ltd i London för an last jordnötter Afrika-Frankrike och sedan 6.7 ligger i Bayonne. Ingen kännedom på rederiet huruvida lossning pågår eller ej. Rederiet begärt UD-hjälp att få ut sin frakfodran .Någon vecka senare betalades frakten i francs istället för certepartienligt i pund. Fortsatt telegramväxling om löner etc.

Rederiet i brev t. UD 1.8.40

Vi ha tacksamt emottagit ärade skrivelse av den 31.7 rörande Frost,vari vi bemärkt,att reparation av de skador som tillfogats fartyget vid kollision med en trålare är under utförande för en kostnad av 28390 francs, samt en kostnad för reparation av en tidigare skada från kollision med norska ss Ask uppgående till 35680 francs. Var gid förmedla följande telegram till konsulatet i Bordeaux:" Vous êtes autorisé executer reparations cout frs 35680 aprés consultation autorisation l'assureur Ask Oscar Dahl c/o La Rochelle Pallice."

Telegram t. rederiet från Vichylegationen via UD, ank. 14.8.40

Si impossible obtenis autorisation Allemande quitter Bordeaux. Autorisez vous repatriement volontairement equipage leurs frais."

Red. 17.8 bett UD sända följande telegram till Vichylegationen

Frost: Endast haverier som påverka fartygets sjövärdighet skola repareras stop Om omöjligt erhålla tyskt tillstånd lämna Bordeaux tillåtes befäl besättning avmönstra och på egen bekostnad hemresa till Sverige stop Benäget informera fartygets kapten härom." (Sänts i Chiffer)

Ch.telegram UD till Vichy kl 21.30 den 17.8.40

Redarna fråga om ni äger förbindelse befälhavarna svenska fartygen i ockuperade hamnar.Svenska Lloyds agent London telegraferat Frost Bordesux erhållit tillstånd avgå sök bekräftelse telegrafera = Cabinet.

Ch.telegram Vichy till UD, ank. kl 10.10 den 20.8

111 edert 278. Post telegraf telefonförbindelser Vichy ockuperade zonen fullständigt avbrutna. Med Paris enda förbindelsen tillfälliga kurirer för vilka likväl ofta svårt erhålla inresetillstånd. Konsuln Bordeaux reser en gång i veckan till La Reole i icke ockuperade zonen för mottagande avsändande post.Om Frost meddelar befh ansökning om tillstånd avgå avslagits av tyska vederbörande = Hennings, Ministre Suède.

Dito, ankom UD 28.8 kl 09.30

116 edert 281 Demarcher avgångstillstånd betalning ånyo gjorda men princip-

FROST 24.6.40

frågan alltjämt olöst.På välunderrättat håll uppges tyskarna Wiesbaden hindra avgång för undvikande fartygen komma England till godo =Hennings

Konsuln Bordeaux i brev t.Vichy 18.9.40

Får härmed vördsamt meddela att ms Frost idag beslagtagits av de tyska marinmyndigheterna under åberopande av " gemäss artikel 67 absatz 3 der Prisenordnung." Beslaget kommer att föreläggas prisdomstolen i Hamburg. Fartygets befh G.Svanström anhåller att beskickningen benäget ville avsända ett telegram till rederiet av följande innehåll:" Frost saisi par autorites allemandes Tribunal Hambourg deciderá." & Eric Malmros, vice-konsul.
(Telegrammet kom till UD 22.9)

Ch.telegram UD till London 26.9.40

Beskickningen Vichy ånyo protesterat kvarhållande svenska fartyg franska hamnar.Utrikesministeriet meddelade tyska motståndet mot frigivning sannolikt komme uppgivas. Hedera fri 25.9 = Cabinet

---

FROST TVINGATS DELTAGA I TYSK MILITÄR ÖVNING

Ch.telegram Vichy till UD 29.9.40, ank. UD kl 09.30 den 30.9.

135 Konsul Malmros telegraferar från Reole tyske hamnkommendanten Bordeaux beordrat qacq [13] aa ss Frost ombordvarande svenskt befael besaettning deltaga tre dagars militaera oevningar i Garonnes mynning med qcjuq [300] tyska soldater ombord. zz Konsulatet intervenerat svenskarnas debarkering vilken paagaar. Tysk sida hotas anmaela konsulatet hos Auswärtiges Amt foer action inamicale antiallemande = Hennings, ministre Suède

Ch.telegram UD till Vichy 1.10.40 kl 19.40

Önskvärt erhålla upplsyningar utvecklingen ärendet edert ch.135. Vi underrätta beskickningen Berlin = Cabinet.

Ch.telegram UD till Vichy 1.10.40 kl 17

183 rederisvea anhåller att ni ville meddela konsulatet Bordeaux och agente Henri Ferriere att hela besättningen beslagtagna ms Frost skall hemsändas rederiets bekostnad samt att Ferriere skall foerskottera erforderligt belopp uppehaelle resa stop Rederiet anhåller edert bistånd utverka erforderliga viseringar stop telegrafera idag daa ansoekan visering Tyskland ingivits samt till vilken myndighet = Cabinet

Förtroligt brev Stockholm 2.10.40 till envoyen Richert i Berlin

Ärade broder! Hennings har telegrafiskt hit inberättat att, enligt vad konsulatet i Bordeaux rapporterat, tyske hamnkommendanten därstädes beordrat befäl och besättning aå svenska ms Frost,tillsammans 13 man, att under tre dagar deltaga i militäre övningar i Garonnes mynning med 300 tyska soldater ombord. Konsulatet har intervenerat och begärt att svenskarna ska

FROST 24.6.40

få debarkera. Debarkeringen påginge. Från tysk sida hotade man med att anmäla konsulatet hos tyska UD för ovänlig och anti-tysk handling. Hennings har anmodats insända upplsyningar rörande ärendets utveckling och har underrättats om att du informerats.Någon åtgärd från din sida ifrågasättes tills vidare icke. Ragnar Kumlin

(Avsänt med kurir 2.10)

Rederiet i brev 3.10.40 till UD

anhållit att UD tar reda på om Frost alltjämt ligger i Bordeaux samt hur många av befäl och besättning som finns kvar ombord.

Ch.telegram UD till Vichy-legationen 5.10.40

Edert 141 Frost: Rederiet förutsätter viseringsansökningar icke komma att beviljas och att besättningen därför icke kan hemresa ofördröjligen stop Rederiet hemställer viseringar fullföljas i avvaktan besked frigivning fartyget samt att telegrafisk underrättelse lämnas därest visering beviljats före besked resultatet förhandlingen stop Frigives fartyget skall besättningen kvarstanna ombord = Cabinet.

Ch.telegram Vichy till UD 7.10.40, ankom kl 22.40

305
Edert Ch qmeeq Frost haeromdagen loept ut med tysk prisbesaettning aaterkom Bordeaux qdq (4) oktober. Svenska besaettningen qkmq (13) man iland = Hennings

Generalkonsulatet i Hamburg 7.10 i brev t. UD

Upplyst att Frost genom beslut enligt artikel 70 Prisenordnung ställts till tyska krigsmaktens förfogande. Prisrättsligt förfarande inleds vid Prisenhof 30.9. och kungjorts7.10 i"Deutscher Reichsanzeiger."

Vichy meddelade UD 16.10 i telegram

att fransmännen ånyo tagit upp frågan om frigivning av neutrala fartyg även i den icke ockuperade zonen med tyskarna i Wiesbaden.

Ch.telegram Vichy t UD 19.10.40 , ank. 20.10 kl 08

151 edert 320 Franska vederbörande som utgå från samtliga svenska fartyg ockuperade zonen redan frigivits förvånade prisrättsmålen Hamburg Bullaren Frost fortsätta och lovat föranstalta undersökning = Hennings

STRÄNGT FÖRTROLIGT brev,Berlin 29.10.40

Berlin
Marinattachén
Nr 868 / 40

Till Kungl.Maj:ts minister i Berlin.

Marinattachén har tidigare erhållit uppdrag att underhand i OKM nämna vad som enligt svensk uppfattning passerat i samband med svensks ms Frosts insättande i vissa övningar vid Garonne. Jag har,såsom tidigare anmälts,

FROST

fullgjort detta uppdrag,varvid OKM utlovade undersökning i fallet,enär man vore angelägen om att övergrepp i stil med den svenska framställningen ej finge förekomma. Vid besök idag i OKM erhöll jag en del av den rapport som ingått på anfordran av sjökrigsledningen. Enär mon ovan nämnda fram - ställning tydligt angivits som underhandsbetonad,ville man nu ej lämna någ ot skriftligt svar utan önskade inskränka sig till muntlig redogörelse för de, enligt tysk uppfattning,föreliggande fakta.I sammanfattning utgjordes dessa av följande punkter:

1) Ett prisförfarande gentemot Frost svävade vid ifrågavarande tillfälle och torde denna fråga ännu ej vara löst.
2) Fartyget hade rekvirerats tillsammans med ett flertal andra för övninge ifråga.
3) Till en början avsågs härvid att besättningen skulle kvarbliva ombord. Sedan emellertid svenska konsuln i Bordeaux samt fartygets befh uppsökt vederbörande tyska myndigheter och framhållit att svensk lag med hänsyn till vårt lands neutralitet ej medgåve besättningens kvarstannande pmbo under för handen varande omständigheter, tilläts besättningen utan vida att omedelbart debarkera.Förhandlingrana härom försvårades i väsentlig mån därav att konsuln helt saknade kunskap i tyska språket,vilket av befälhavaren endast nödtorftigt behärskades.
4) Hotelser av vad slag det vara må ha i intet avseende uttalats.
5) Då besättningen lämnade fartyget,insatte marinpersonalen på ett lojalt och korrekt sätt de tyska teknikerna i fartygets skötsel.

OKM ville nu uttrycka den förvissningen och förhoppningen att episoden med Frost härigenom blivit klarlagd och ansåg att bl.a på grund av ovan nämnda språksvårigheter den svenska framställningen kommi att givas en form som icke svarat mot de verkliga förhållandena. Under förutsättning att de svens myndigheterna geonm marinattachén eller annorledes ej åter föra ärendet på tal,anser man på tysk sida saken härmed utagerad.

Berlin 29.10.1940
And Forshell
Kommendörkapten

(Ovanstående i kopia över,ämnats endast till Hennings i Vichy för strängt förtrolig kännedom .)

Telegram Vichy till UD 28.1.41

24 edert 10 Svanstroem kvar Bordeaux utan kontakt Frost som sedan 4.10.40 kvarligger kaj foertoejd Bordeaux. Tysk prisnesaettning. Motorerna troligen i olag. = Legation Suède.

====================

Finis SKNEIII vol 1367
om Frost

FROST 24.6.40

ENGELSK ANTYDAN ATT FROST FLYTT TILL BILBAO

Avskriftpå flygpostpapper. Original se R19 Ds/Vega.

CONFIDENTIAL

Engelske minister i Stockholm har den 5.12.40 lämnat detta till Boheman som önskar höra om ni vet något.

a) Swedish ships Vega and Urd sent to Spain to load iron ore för UK were boarded by Gestapo agents who gave the crew money and free passage over land to Sweden, thus immoblising ships.

b) Swedish ms Frost having succeeded recently in getting away from a british boarding party, proceeded tol Bilbao,from where she was ordered back to Bordeaux by Spanish authorities,as she had no apparent business in Spain.

What reports, if any, have the Swedish authorities regarding these incidents,and what view is taken by them?
What action do they propose to take to avoid the repetition of such incidents? 5th december 1940.

(På kopian är påskrivet med maskin:
Vegas besättning avmönstrade i Bilbao 15.8.40
Urde besättning avmönstrade i Cartagena 19-124.9.40
Bägge besättningarna hemsända genom UD:s försorg.

UD.PM ang. ms Frost (Original R-19 D/301)

MS Frost hade befraktats för en resa Dakar-Bordeaux för fransk räkning och avgick från Dakar den 27.5.40 med last av jordnötter.Fartyget anlöpte Casablanca den 4.6 på order av en fransk patrullbåt.Befh fick den 7.6 order av de franska marinmyndigheterna att avgå till Saint Malo. Den 11.6 ändrades destinationen till Nantes på order från en konvojerande fransk jagare. Frost anlände till Nantes 15.6,varifrån fartyget avgick 18.6 till trakten av Bordeaux enligt anvisningar från franska sjöfartsmyndigheter.Frost anlände dit 19.6.Efter ettflertal resor Bordeaux-Bayonne-St.Jean de Luz ankrade Frost 13.7 i Bordeaux.Någon Spansk hamn anlöptes ej under resan.

Stockholm 6.12.40
J.Setterwall UD

P.M. Med anledning av den
Brittiske ministerns uppteckning rörande ss Vega & Urd.

Under sistlidna höst - aug-sept 1940 - begärde en stor del av fartygens besättningar avmönstring jämlikt paragraf 36 sjömanslagen. Avmönstringarna ägde för Vegas vidkommande rum i Bilbao och för Urds vidkommande i Cartagena

FROST 24.6.40

Sjömännen blevo därefter hemförpassade genom vederbörande konsulats försorg och med bistånd av beskickningen i Madrid. Då sjömännen saknade mede för bestridande av hemresan förskotterades hemresan av beskickningen. För övrigt må framhållas tt beskickningen i Madrid och departementet förorsakats mycket besvär därigenom att de i Spanien avmönstrade sjömännen icke erhållit tillstånd att från Spanien utföra sina hyrestillgodohavanden. Även en sjöman som förfogade över föt hemresan tillräckliga medel har sålunda icke kunnat använda dessa för annat än inköp av biljett till Spanska gränsen.

Stockholm 7.12.40

J.Setterwall.

(I vol H 1368 Leonardias besättning vägrat gå till sjöss juli 1940 från Bilbao. Mer om detta på HP 80 och på R-19-D som är kvar på UD.)

Eget

Historik

Motorfartyg på 1593 brton byggt 1922 vid Finnboda varv i Stockholm av stål. L.82,6 B. 12.5 Tillhörigt Stockhoms Rederi AB Svea (Em.Högberg) i Stockholm.Systerfartyg till Finn. Sjösatt 17.8.22, levererat 27.11.22. Shelterdäckat. 2745 ton dw. 2 st Atlas Diesel Polar motorer på tillsamma 1005 ihkr. 2 donkeypannor för winschar mm. Finn och Frost gick till e början mellan Nord- och Sydamerika, under depressionen mest i Nord- och Östersjöfart och förhyrdes 1934 av Svenska Orientlinjen. - Tyskarna gick med på att betala RM 300.000 i kompensation för Frost som 1941 sattes i trafik som Hendrik Fisser. 3.12.42 satt i tjänst som Netzleger III för Netzlegergruppe West. Sänkt som spärrfartyg och svårt eldhärjat 2.8.44 i position N 44 50'- W 00 34' i samband med utrymningen av Bordeaux. Vraket lyftes i Bordeaux 22.11.45 och togs ombnad av Service Local des Transports Maritimes i Bordaux.Franska UD vände sig 10.1.46 till Svenska legationen i Paris i en Verbalnote med färfrågan om svenskarna var intresserade att överta vraket. Sveabolaget svarade 18.2.46 UD att de hade "ett mycket starkt intresse att återfå detta fartyg." Den 18.4 sände sveabolaget med flyg ner sin inspektör Järnack för att besiktiga Frost.Vrakets värde befnns obetydligt och iståndsättning skulle kos minst en miljon kronor. Vraket var ålagt kostnader på francs 5.780.000 varav 3 miljoner francs för bärgningen och 2.700.000 francs för bevakni provisoriska reparationer,hamnavgifter etc. SKN hade vid denna tid inget med fartyget att göra. Sveabolaget gick med på att betala skulderna på vraket = 160.000 kr, och återköpte i maj 46 Frost som i juni bogserades av :.C.Smit & Co i Rotterdam till Antwerpen för reparation som tog sex månader och kostade 800.000 kr. I jan 47 sattes Frost i fart igen som ms Fjord. I okt 1955 såldes Fjord till Heinrich Krohn GmbH i Lübeck

FROST 24.6.40

och fick namnet Fjordmöwe. Från juni 1959 gick hon som Fjorden i svensk charter men såldes 1964 till Grekland och blev Kassos. Gick 1971 till nedskrotning.

HISPANIA 25.6.40

FAST I PAUILLAC VID BORDEAUX 25.6.40 - KONFISKERAD MEN FRIGAVS JAN. 1943.

Sammanfattning.

Tidsbefraktad under det Svensk-Engelska avtalet för peridoen 7/6-6/9 40 lossade Hispania 1-6.6 en last jordnötter från Dakar i Bordeaux och förhalade sedan till varvet i Pauillac utanför staden i väntan på att Bullare skulle lämna flytdockan. Den 17/6 dockades Hispania för vissa reparationsarbeten och bottenskrapning. Efter utdockningen blev ångaren fast i Pauill den 25/6 vid Frankrikes kapitulation och sammanbrott och vad som sedan hände följer i stort sett skeendet kring ss Sirius. Båda fartygen blev lig ande i Blaye, en förstad till Bordeaux och beslagtogs 4.11.40 officiellt av de tyska militärmyndigheterna. Den 25.11 utbetalade SKN till rederiet 60% av totalförlustersättningen. Den 7/5 41 gick Prisdomstolen med på att återlämna Hispania men krävde ~~ennförsäkran~~ att befälhavaren undertecknade en försäkran om att redaren avstår från alla skadesbåndsanspråk. Den 27.8. lämnade Befh som sista man Bordeaux och reste hem till Sverige. Segslitna förhandlingar fortsatte 1941-42 med Prisenhof och resulterade i att Hispania den 25.11.42 kom till Rotterdam med malmlast från Le Havre och tysk besättning, vilken avmönstrades i Rotterdam 21.12.42. Med svensk besättning lämnade Hispania den 1.1.43 Rotterdam med kollast och kom hem till Göteborg den 9.1.43 efter 2½ års bortovaro. Här togs hon in vid Götaverken och klassades för 416.440 kr innan hon i slutet av ~~april~~ MARS sattes i trafik på Rotterdamtradeb där hon redan 17.5.43 utsattes för flygangrepp utanför Texel och den 13.6 bombades i en annan Rotterdamkonvoj. Den 13.12.43 blev Hispania bombskadad i Bremen. (Se historik 13.6.43)

På KK finns ingenting om Hispanias 2½ år i Bordeaux och på SKN ingen besättningslista.

Journalutdrag 1/6- 25/7 1940

Fre 31.5.40 kl 17.30 anlänt Bordeaux från Senegal med jordnötslast.

Lör 1.6 kl 14 börjat lossa med ett gäng till kl 18 dä däckslasten var utlossad.

Tors 6.6. kl 11.30 utlossad. Avgått från Bordeuax kl 13.30 till Pauillac för torrdockning enär dockning ej kunde erhållas i Bordeaux. Kl 19 ankra å Pauillacs redd i väntan på att ms Bullaren av Göteborg skulle utdockas antingen lör 8.6 eller mån 10.6.

Mån 17.6 Kl 16.30 förhalat in i flytdockan.

Tis 18.6 Bureau Veritas ombud varit ombord och inspekterat fartygsbotten. Ombudet beordrade rodrets nedtagande samt förnyelse av bussningarna, svarvning av roderpapparna och delvis förnyande av plåtarna i STB A-str

Tors 20.6 På grund av att varvet endast påbörjat arbetet med rodret, skrapning av botten, målning av mönjebältet och div småreparationer på däck beslöt befh att resa till Bordeaux för att komma i kontakt med assurans

ombud. När befh kom iland till agenten i Pauillac fick han beskedet att telefonförbindelsen med Bordaux var avbruten för privatsamtal och polisen på platsen förbjöd befh att avresa till Bordeaux.

Fre 21.6 Veritas ombud varit ombord och inspekterat frätor i roderstocken. Ombudet meddelade befh att det inte kunde bli någon reparation av fartygets botten på grund av materielbrist och att fartyget antagligen skulle få avgå till Bilbao för reparation.

Lör 22.6 På grund av upprepade flyganfall och brist på verkstadsarbetare går arbetena ombord mycket långsamt.

Mån 24.6 Befh besökt agenten på f.m och fått veta att han kunde klarera ut fartyget till vilken hamn han önskade.Befh gått ombord och tillfrågat hela besättningen om de voro villiga att medfölja till sjöss,trots att vatten och proviant ej kan erhållas,med försök att angöra Bilbao. Besättningen villig härtill och befh låtit utklarera fartyget till Bilbao

Tis 25.6 Roderreparationen klar på morgone. Kl 09 erhållit lots ombord. Lotsen medförde meddelande till befh från de franska militärmyndigheterna att han ej fick avgå utan måste ankra upp på reddem och invänta vidare order.

Tors 27.6 Befh varit iland och besökt agenten och anhållit att få resa till Bordeaux för samtal med svenske konsuln.Agenten svarat:" Det är förbjudet att tala på främmande språk i telefon och det är förbjudet för såväl fransmän som utlänningar att resa från en plats till en annan." Befh fått rådet att gå ombord och invänta vidare meddelanden.Befh anhållit att agenten skulle försöka komma i kontakt med konsuln i Bordeaux och meddela denne att allt är väl ombord.

Ons 3.7 Befh fått tillstånd resa till Bordeaux för samtal med konsuln och agenten där då några upplysningar ej gick att få i Pauillac.

Lör 6.7 Befh återkommit ombord.På grund av det ovissa läget kunde inga som helst upplysningar erhållas från myndigheterna.

Ons 10.7 Konsuln i Bordeaux på telefon meddelat att han fått ett telegram från rederiet att försöka utverka tyskt tillstånd för Hispania och Frisia att få avgå till Bilbao.Konsuln förmodat avgång 13.7 .

Mån 15.7 Tyska marinofficerere varit ombord och inspekterat och erhållit diverse uppgifter om fartygets senaste resor.

Tis 16.7 Befh åter rest till Bordeaux för samtal med konsuln och agenten.

Tis 23.7 Befh återkommit ombord utan att ha fått något besked om fartygets frigivning.Inget annat att göra än invänta order från de tyska militärmyndigheterna.

Tors 25.7 Utöver ovanstående beder jag få meddela att sjövärdighetsbevis erhållits för den tilltänkta resan till Bilbao sedan båda ångpannorna besiktigats.För närvarande består besättningen av förutom befäl och och kökspersonal 3 man på däck och 5 man i maskin.Dessa äro sysselsatta

med underhållsarbeten ännu en tid så länge material finnes ombord för arbetenas utförande.

ss Hispania i Pauillac 26.7.1940
E.H.Dahlström
Befh

Beslagtagen av tyskarna

4.11.40 beslagtogs Hispania av Hafenüberwachungsstelle Bordaux,liggande i Blaye i Girondes mynning liksom ss Sirius. Beskickningen i Vichy meddelade 7.11 UD att besättningen stannar kvar ombord tills fartyget tagits i bruk av Kriegsmarine. "Fartyget ligger i ballast med halv besättning i Blaye efter att ha utlossats den 6.6."

Sv.Lloyd sände 20.11 till SKN följande avskrift av beslagsbeskedet:

KRIEGSMARINE DIENSTSTELLE
BORDEAUX

Herrn Kapitän des Schiffes Hispania.

Es wird hiermit bescheinigt,dass das Schiff Hispania aufgebracht ist,gemäss artikel 60 P.O.

Im auftrage
W.Vossberg
Ob.leutn. z. See

Der Kapitän ist für ordnungsgemässe instandhaltung von Schiff und Inventar verantwortlich.

Das Original empfangen zu haben,bescheinigt
Bordeaux den 4 november 1940
E.H.Dahlström
Kapitän d/s Hispania.

Försäkringen utbetalad

25.11.40 utbetalade SKN 60% av totalförlustbeloppet t. rederiet =400.000kr Restbeloppet 255.000 utbetalades 26.2.41.Samtidigt utbetalade SKN för Frisia 174.000 kr. Enligt besiktningsinstrument daterat Stockholm 15.5.41 var fartyget värt 720.000 kr.

Prisenhof

7.2.41 skrev Max Doflein till SKN att Prisenhof Hamburg ännu inte fått in några uppgifter om Hispania. 7.3.41 skrev rederiet på förfrågan till SKN att Hispanias jordnötslast skeppats för Syndicat des Exportateurs de L'Afrique Occidentale genom förmedling av Mission des Transports Maritimes i London. 24.4 sädes SKN till Doflein en kopia från rederiet på tidscertepartiet Den 7.5.41 fick rederiet följande telegram (på franska)från konsulatet i Toulouse: " Prisrätten meddelar att enligt beslut i Hamburg Hispania får återlämnas till rederiet,men påyrkas att kaptenen undertecknar ett dokumen förklarande att redaren avstår från varje reklamation och att fartyget icke skall lämna Bordeaux utan de tyska myndigheternas medgivande Tele-

HISPANIA 15.6.40

grafera instruktioner La Reol. =Richard, consulat Suède" - SKN meddelade 8.5 Doflein som bekräftade att der Reichskommissar "jetzt tatsächlich bereit ist dem Dampfer freizugeben." Doflein skrev vidare:" Ich habe sofort eine Depeche an den Marinebefehlshaber Westfrankreich gerichtet und dort befragt, ob der Dampfer via Kanal von Bordeaux nach Schweden gehen kann und darf. Sobald eine Antwort darauf eingeht werde ich sie unterrichten." Doflein hade ännu 16.5 inte fått något svar. Den 26.5 sände SKN ner två ritningar på Hispania till Doflein. - -Deb 17.6.41 tackade Doflein SKN för " die freundliche aufnahme in Stockholm die mir die angenehme gelegenheit bot, die Persönliche Bekanntschaft ihrer Herren zu machen und wichtige gelegenheiten Persönlich dort besprechen zu können. Die schönen Tage in Stockholm habe ich im hinterblick auf die jetzige schwere Zeit besonders geniessen können." - Reichskommissar beim Prisenhof skrev 9.2.1942 till Max Doflein att " Die Freigabe konnte jedoch nicht durchgeführt werden, da re Reeder den Kapitän angewiesen hat, die notwendige Verzichterklärung nicht su unterschreiben. In der zwischenzeit haben verkaufsverhandlungen wegen des Schiffs zwischen dem RVM und der Svenska Lloyd stattgefunden.Wie ich erfahre,sind diese Verhandlungen jedoch nunmehr als gescheitert anzusehen. Es ist vielmehr geplant, den Hispania im Wege einer Charterung für Deutschen interessen nutzbar zu machen. Die Zahlung einer Chartergebühr an den Reeder kann selbstverständlich erst in betracht kommen,nachdem die Prisenrechtliche freigabe des Schiffes vollzogen ist. Ich bitte,den Reeder auf diesen Gesichtspunkt hinzuweisen und nehme an, dass er der unterzeichnung der Verzichtserklärung auf den grund der neu ongetrerenen Lage keine hindernisse mehr in den Weg legen wird. " Doflein meddelade Sv. Lloyd detta och skrev 23.2.42 till SKN:" Auf mein Schreiben von 11.3 bin ich noch ohne rückäusserung,und da mich der Reichskommissar beim Prisenhof gebeten hat au erklären, ob die Reederei bereit ist, die Verzichtserklärung abzugeben, so bitte ich, mir recht bald die entscheidung der Reederei bekanntzugeben." - Den 18.3.42 sände Svenska Lloyd till SKN f.v. b.f ett intyg att redereiet avstår från alla anspråk på skadestånd på Tyska Riket om fartyget frigives. - Den 16.4 skrev Doflein till SKN att Tyska Riket var villigt betala ~~[illegible]~~ rederiets kostnader för Hispanias uppehåll under liggetiden 4.11.40- 30.4.41 ~~[illegible]~~ och utbad sig ett besked från rederiet om dessa kostnader. En försäljning av Hispania ej kommit till stånd beroende på svenskt försäljningsförbud för tonnage till utlandet. Doflein skrev 16.4.42:" Ferner wurde versucht mit hilfe der Deutschen Kriegs marine den Dampfer nach Rotterdam und von dort nach Schweden zurückzuführen.

HISPANIA 25.6.40

Obwohl zunächst aussicht betand,den Dampfer in Geleitzug durch den Kanal zu bringen, so wurde es doch später von der Marine abgelehnt,weil dieses wohl zu gefährlich war. " ..." Nach erhalt dieser Ziffern werde ich herar dr Schön ~~bevollmächtigen~~ bevollmächtigen,weitere Verhandlungen mit dem Reichskommissar wegen Schadenersatzes zu führen." - Den 8.5.42 tillställc Sv. Lloyd SKN papper över sina omkostnader för Hispania 4.11.40- 30.4.41 inkl förlorad förtjänst = 98.422:73 och vidare över kostnaderna för Hispania under tiden 4.11.40 fram till det befh lämnade fartyget som siste man den 27.8.41 för hemresa till Sverige. Det hela belöpte sig till kr 150.080:83. - 3.6.42 skrev Doflein till SKN att tysk ersättning endast kur de utgå för peridoen 4.11.40-30.4.41. - Den 28.8.42 meddelade rederiet SKN att Hispania den 22.8 förhaltas från Blaye till Bordeaux, men hjälp av bogserbåtar och manskap som tyskarna sänt. - Förhandlingarna mellan Sv.Lloyd och Reichsverkehrsministerium pågick hela hösten 1942.Doflein meddelade 24.11 SKN att Hispania avslutat sin reparation i Brest och anträtt den fortsatta resan till Rotterdam den 31.10 för att där överlämnas till sitt rederi. Av en packe räkningar framgår att kostnaden för Hispanias "überholung" vid Kriegsmarinewerft i Brest blev RM 10483:- för 239 dagsverken à q0 timmar = 2390 timmar à RM 1:25. I Rbetet ingick ett prov. splitterskydd för rorsman på bryggan och 550 kg mörkgrå färg för målning av hela fartyget över vl. Hispania kom till Rotterdam 25.11 med tysk besättning under befäl av en kapten Dupree och med last av 1520 ton Soumont malmfrån Le Havre för Rohstoffhandel der Vereinigten Stahlwerke GmbH i Düsseldorf. Resan företagits för der Reichskommissar für die Seeschifffahrt. Totalkostnad för överföriggen Bordeaux-Rotterdam ~~blev~~ blev RM 44017:69 = kr 73954L12. - 9.1.43 kom Hispania till Göteborg med svensk besättning och togs in vid Götaverken. Sv.Lloyd betalat SKN 263.045:60 efter avdrag för reparationkostnader för att återfå äganderätten till far tyget. Besiktning ägde rum i Götaverkens docka genom Sten Haeger 15.1.43 och följande dagar. (Hispania hade lämnat Rotterdam vid middagstid den 1,1.43) Götaverken lämnat anbud på reparation för 375.000 kr inom 45 löpande arbetsdagar vilket antagits. Förutom omfattande plåtarbeten omfattades allting ombord av reparation och förnyelse.Sålunda monterades allt maskiner ner för genomgång, rörsystem och el installation förnyades delvis etc. Allt glas & porslin och alla förråd förnyats.

Assurans

SKN 23.11.40 a conto totalförlust 400.000:-

SKN 28.2.41 slutlig ersättning 255.000 kr

SKN 4.2.43 till Max Doflein i arvode 2219:88

SKN6.2.43 till Sten Haeger för besiktning 900:-

Proveny 15.12.43 till SKN från ~~tyskland~~ rederiet 266.479:48

Proveny 8.6.45 SÅAF återbetalat till SKN 20.000 kr

HISPANIA 25.6.40

Historik

Se 13.6.43

Krigshaverier:

17.5.43, 13.6.43, 13.12.43

FRISIA 25.6.40

FAST I BORDEAUX VID FRANSKA SAMMANBROTTET 1940 - BESLAGTOGS AV TYSKARNA.

Sammanfattning.

Frisia avgick från Göteborg 21.3.40 med 201 ton styckegods via Bergen för konvoj till London . Den 10.4 kom Frisia till London och var utlossad den 12.4. På grund av anfallet på Norge kunde hon sedan inte inta sin last för Göteborg utan blev liggande i London fram till 15.5 för att följande dag övergå i tidsbefraktning för Ministry of War Transport enligt det Svensk-Engalska avtalet om fartygen utanför spärren. Den 25.6 kom Frisia till Bordeaux med fosfatlåst från Casablanca och var utlossad 26.6 men kunde sedan inte lämna Bordeaux,där ett tyskt Hafenüberwachungsstelle etablerades den 3.7. Denna myndighet belade alla fartyg i hamnen med avgångs förbud som kom att gälla även Frisia, Frost,Bullaren, Hispania och Sirius av vilka Hispania och Sirius så smånigom släpptes medan de andra 3 beslagtogs av Prisenhof-Hamburg för att de gått i fiendens tjänst. Beträffande Frisia finns inga journalutdrag o.dyl. På kk finns endast ett brev från rederiet, på UD och SKN en del telegram och brev vilket gör det svårt att kartlägga skeendet kring Frisia. Besättningslista saknas t,ex helt och det är oklart när besättningen hemsändes men ännu i mars 1941 tycks en del av besättningen inkl befh vara fast i Bordeaux. Även Prisenhofpapper sakna både på UD och SKN,men skeendet följde i allt väsentligt xxxxx det som gäller för ms Bullaren och ss Frost. Befh på Frisia var Nils Tambo.

KK vol 56

Red AB Svenska Lloyd till SKN 23.9.40

Enligt ett till oss idag ingånget meddelande har UD från svenska legationen i Vichy mottagit ett xxxx den 21.9 kl 19.45 avsänt telegram av följande lydelse:" Frisia beslagtagen 18.9 av tyska myndigheterna i Bordeaux stop Målet kommer upp inför Prisrätten i Hamburg. Så snart vidare meddelanden ingå skola vi återkomma. "

Detta brev är allt som finns på Frisia i KK vol 56. Brevet är i bläck påskrivet:" 8/10 remiss till arkivet" samt "Vidi BoB."

SKNEIII vol 186

Telegram en clair t. UD från Vichybeskickningen 21.9.40

78 informez Rederisvea svenska lloyd ms Frost respectivement ss Frisia dixhuit septembre saisis Bordeaux par authorités Allemandes. Tribunal prises Hambourg décidera. Lettres suivent.

Assurans

SKN 11.11.40 utbetalat till rederiet 261.000 kr à conto totalförlust

SKN 28.2.41 -"- -"- i slutlig ersättning 174.000 kr.

Provenyx:- 29.1.42 72.175:95 kr + 230:39 från dr Hermann Naumann.

SKN 23.2.42 Haveriarvode till Max Doflein 1416:60

FRISIA 25.6.40

Frisia i SKN-belysning 1940-41

26.10.40 kungjorde Prisenhof Hamburg i "Deutscher Reichsanzeiger" prisrättsförfarandet mot Frisia och SKN kopplade in Max Doflein i Hamburg. den 23.12.40 begärde rechtsanwalt dr Hans Ehlers frigivning av Frisia och skadestånd och sade bl.a :" Das Schiff lag im Hafen von Bordeux ohnle Ladung wenn es am 18.9.40 aufgebracht wurde; Die Letzte Reise hatte das Schiff von Casablanca nach Bordeaux gemacht und war in Bordaux am 23.6 eingetroffen. Das Schiff war bereits am 26.6 entlöscht.Das Schiff befand sich also nicht auf einer Reise,noch war es nach einen feindlichen bestimmungshafen gerichtet,noch hatte es unbedingtes ider bedingtes Banngut an bord. Ebensowenig stellt das Schiff selbst Banngut dar...." - Rederiet skrev 28.12.40 till SKN att tyskarna omedelbart efter besättandet av Bordeaux genom de Franska marinmyndigheterna förbjöd alla fartyg att lämna hamnen och något avgångstillstånd kunde därefter ej erhållas.Från den 10.5 var Frisia i charter på 3 månader för Mission Francaise des Transports Maritimes i London ((Samma som för Bullaren)) men någon kppia av certepartiet ha vi emellertid icke." - På order av ockupationsmyndigheterna avgick Frisia 4.1.41 från Bordeaux till Pauillac i Girodnemynningen,förmodligen för reparationer. - Konsulatet i Bordeaux skrev 13.2.41 till beskickningen i Vichy att mäklaren för Frisia,Sirius och Hispania "idag per telefon meddelat att den franska hamnkaptenen givit de 3 svenska fartygen order om att omedelbart göra klart för avgång." Konsulatet ingivit protest hos den franske hamnkaptenen mot denna order. - Viseringsansökningar för Frisias och Hispanias befäl och besättning hade ingivits i mitten av nov 1940 till Vichyregerngen av UD på begäran av rederiet men ännu 5.3.41 var hemtransporten av kvarvarande besättning ej ordnad. - Den 4.3 41 framlade der Reichskommissar beim Prisenhof Hamburg sin syn på fallet Frisia. Begäran om avgångstillstånd för Frisia hade ingivits 10.7.40 av sv. konsuln i Bordeaux (ävensom för Hispania) till Marinebefehlshaber Westfrankreich som avslog begäran den 29.7. Den 18.9 uppbringades Frisia prisrättsligt och befh fick en "Bescheinigung" om detta. Prisenhofs president dr Rothenberger fastslog att Frisia var chartrad av Mission de Francaise des Transports Maritimes i Loddon, en utlandsavdelning lydande dierkt under franska Krigsministeriet Marinmimisteriet vilket eiiebar att Frisia var chartrad av en fientlig regering. Frisia uppbringades efter det Fransk-Tyska vapenstilleståndet av den 22.6.40 liggande i Bordeaux som då ännu inet besatts av tyska trupper.Den franska chartern utlöpte enligt franska marinministeriet i Vichy först den 21.9.40 kl 18. Beslaget av Frisia är förljaktligen prisrättsligt berättigat och Prisenhof tillbakavisade alla krav från Svensk sida. - Rederiet upplyste 21.4.41 SKN att det 1.7.40 telefonerat till

FRISIA 25.6.40

Svenska beskickningen i Vichy att konsulatet i Bordeaux skulle inlämna en begäran för Frisia och Hispania att få avgå till Bilbao för vidare order vilket avslogs 29.7 av tyskarna. - Våren 1941 fördes underhandlingar med Prisenhof om att få tillstånd ett tysktköp av Frisia och Doflein skrev den 11.7.41 till SKN att der Reichskommissar beim Prisenhof var beredd att betala 40% av Frisias värde xxxxxxxxxx RM 92.000:- ,trots att fartyget enlogt Dofleins åsikt borde värderas till RM 150.000:- Den 30.7 accepterade SKN det tyska anbudet på 40% av ett överenskommet värde på 110.000:- rm SKN fick 29.1.42 en check på RM kr 72.175:95 motsvarande RM 44000:- med avdrag för div honorar o,dyl . SKN underrättade 13.4.43 SÅAF att Svenska Llloyd "sålunda utan vidare kan stryka Frisia och Northumbria ur sina böcker."

UD H - 1366

Telegram en clair till UD 7.7.40 från Bordeauxkonsulatet.

Navire Bullaren restitue fonds disponibles effectuee actuellement reparations avaries causees pendant requisition dureron huit jours environ stop Navires Frisia Hispania colonie suedoise vont bien =consul suéde

Telegram UD till legation Suéde i Paris 24.7.40

(legationen låg då i Vichy.) A defaut response consulat Bordeaux veuville télégraphier si Hispania Frisia maintenant Bordeaux sont partis enceces desitination = Cabinet.

Sv.ministern i Vichy telegram till UD 29.7.40

37 votre telegramme 123 Hispania Frisia toujours Beordeaux attendant autorisation partir Bilbao =Hennings.

Vicekonsuln,Bordeaux 21.8.40 i brev t. beskickningen,Vichy

Konsulatet får härmed vördsamt erkänna emottagamdet av beskickningens skrivelse av den17 ds angående i Bordeaux liggande svenska fartyg samt meddelar att ,såvitt konsulatet är bekant, något beslagtagande av dessa ännu icke ifrågasatts. Frivillig avmönstring i och för hemresa kommer med avseende å Hispania och Frisia att påbörjas den 26.8. Framställningen om tillstånd för ms Frost att få avgå till en neutral hamn har avslagits av de tyska myndigheterna, SS Sirius av Stockholmhar den 13.8 inkommit till Bordeaux från Senegal med full last av jordmötter och lossning pågår. Rederiet har telegrafiskt underrättats. 5 man av besättningen,vilka oupphörligen varit onyktra såväl i som utom tjänsten samt uppträtt bråkig ombord och hotfullt mot andar ombordvarande, ha arresterats och avskedats De komma att hemsändas. 3 andra av besättningen ha i samförstånd med befh avmönstrats och idag hemsänts på egen bekostnad. Enligt uppdrag

Eric Malmros

Vicekonsul

FRISIA 25.6.40

Telegram t. UD från Vichylegationen 27.9.40

78 informez red Svea Sv.Lloyd ms Frost respectivement ss Frisia dishuit septembre saisis Bordeaux par autorites Allemandes tribunal prises Hambourg decidera lettres suivent = Legation Suède

Chiffertelegram Till UD från Vichy 25.9.40

131 era 296 299 Utrikesministeriet meddelade för ett par dagar sedan då allvarliga erinringar gjordes, att tyskarna sannolikt uppgiva motståndet mot frigivning svenska fartyg kvarhållna fria zonen =Hennings,Ministre Suède

UD PM 2.10.1940

Ang. svenska fartyg i franska hamnar.

...att hemställan gjorts i Wiesbaden om avgångstillstånd för Bullaren, Frost & Frisia.Man förmodade å fransk sida att dylikt tillstånd snarast komme att givas.

Ch,telegram UD till Vichylegationen 5.10.40

Frisia: Rederiet beordrar besättningen kvarstanna ombord stop. Frost: Rederiet förutsätter viseringsansökningar icke komma att beviljas omedelbart och att besättningen därför icke kan hemresa ofördröjligen stop Rederiet hemställer viseringar fullföljasi avvaktan besked frigivning fartyget samt att telegrafisk underrättelse lämnas därest visering beviljas före resultat förhandlingarna stop Frigives fartyget skall besättningen kvarstanna omnord & Cabinet.

Vicekonsuln,Bordeaux 18.9.40 i brev till Vichylegationen

Härmed får konsulatet vördsamt meddeka att ångf. Frisia,alltsedan 23.6 liggande i Bordeaux, idag har beslagtagits av Kriegsmarine Dienststelle Bordeaux under åberopande av " gemäss artikel 67, absatz3 der Prisenordnung." Beslaget förmodas kommat att föreläggas prisdomstolen i Hamburg. Fartygets befh, Nils Tambo,anhåller att beskickningen benäget ville vidtaga de ev. åtgärder för tillvaratagandet av rederiets intressen,vartill beslaget kan föranleda, samt avsända ett telegram till Svenska Lloyd i Göteborg av följande innehåll:" Frisia saisi par autorites allemandes Tribunal Hambourg deciderà,"

Enligt uppdrag
Eric Malmros

Sv.LLoyd 29.10.40 i brev till UD

Under förhanden varanade omständigheter hemställa vi att till undvikande av ytterligare kostnader genom Kungl UD:s försorg order lämnas att hemresa hemsända befäl och kvarvarande manskap på Frsia och Hispania. Vi ha idag haft ett samtal med herr Lange i SKN och förstå att SKN för sin del biträder vårt förslag att hemsända kvarvarande befäl och manskap.

(UD Telegraferat instruktioner till Vichy)

FRISIA 25.6.40

Chiffertelegram UD till Vichylegationen 14.11.40

Edert Ch 164. Bullaren: Rederiet beordrar nu definitivt samtliga kvarvarande inklusive befälhavaren skyndsamt hemresa stop Telegrafera när ansökan visering ingivits samt ungefärlig tidpunkt hemresa stop Frisia: Befälhavaren skall hemresa. = Cabinet

---

Eget Historik

Laståganre på 1054 brton byggd 1909 vid Bergens Mek.Verksted av stål (Ex Karlsborg) L 67,9 B. 10.7 Tillhörig red AB Svenska Lloyd (K.R Bökman) i Göteborg. Inköpt jan 1915 från red AB Mem (konsul du Riets) i Göteborg. 535 ihkr. Den 10.3.19 på resa i barlast Göteborg-Hull tappade Frisia sin propeller i hårt väder i höjd med Krsitiansand och drev redlös till f.m 15.3 då norska ss Salonika tog henne under bogsering 182 sjömil från Stavanger. Den 17.3 kom bogsersläpet in till Stavanger dår reservpropeller påsattes varefter Frisia fortsatte sin resa. - Tyskarna gav 1941 fartyget namnet "Strudel" med HAPAG i Hamburg som redare. Hon sänktes i Girondes mynning av allierat flyg våren 1945. 10.6.46 fick Lloyd från sin agent i Bordeaux meddelande att vraket bärgats av en monsieur van Turicum som ville veta om fartyget var svenskt eller tyskt. - SKN svarade att Frisia tvångsmässigt sålts för 75000 kr till tyskarna för att undvika ytterligare kostnader för rederiet vid Prisenhof sedan fartyget prisdömts. Följaktligen var Strudel ett tyskt fartyg då hon sänktes. I juli 1958 begärde Sv.Lloyd hos KK fartygsregister att fartyget skulle strykas på begäran av bärgaren som låtit reparera ångaren och satt henne i fraktfart. Vidare öde okänt

GRÄNGESBERG 26.6.40

FAST I NANTES DEN 18 JUNI 1940 - UPPBRINGATS AV TYSKARNA DEN 26.6.

Journalutdrag.

(Insänt av rederiet till KK,Sjöfartsbyrån 4.9.40)

Sön 9.6.40 Anlänt Nantes kl 21.45 och förtöjt vid Roche Maurice med last av c:a 6000 ton kol. 38 ombv. Djupg F. 25′3″ - A 25′1″.

Mån 17.6 Mäklaren R.Guibald på förmiddagen meddelats att lossningen skulle påbörjas tis morgon. Kl 16 erhållit utklarering från Nantes samt meddelande att närmare order om avgång och destination lämnades på hamnkontoret. Kl 17 sammanträffat med hamnkaptenen och 2 franska marimofficerare, vilka, efter att ha erhållit uppgift på fartygets torlek,last mm, meddelade att fartyget skulle avgå tisdag e.m. den 18.6 och att de sjömilitära myndigheterna kl 09 nästa dag skulle ge närmare order om route och destination.

Tis 18.6 kl 09 inställde sig befh oå marinmyndigheternas kontor,varvid det befanns att alla lämnat kontoret med undantag av en kapten,vilken meddelade att Grängesberg inte kunde avgå på grund av vattenståndet förr än om 3 dagar. Vid besök på lotskontoret bekräftades detta och lotsarna sade att det varomöjligt att avgå de närmaste 2 dagarna med fartyg som hade över 24′djupgående. Befh uppsökte mäklaren och anmodade honom att omedelbart föranstalta om lossning av c:a 1000 ton kol. Efter diverse underhandlingar började lossningen kl 15 och fortsatte till kl 21 då djupgåendet var 23′. Vid nytt besök på e.m på hamnkontoret och hos marinmyndigheterna för att bestämma avgångstid kunde ej någon anträffas där. Alla verkade ha flytt inför hotet at tyskarnas snara ankomst. Kontoren var stängda och marinmyndigheterna hade avrest i bilar. Befh anmodade mäklaren att försöka ordna med fartygets avgång då det låg klart att avgå omedelbart.

Ons 19.6 Mäklaren 11.30 meddelat att fartyget kunde avgå kl 15.Lots kom ombord men det var då för sent.Staden och hamnen besattes kl 14 av tysk militär. Tyska krigsfartyg löpt in i hamnen med signal hissad att inga fartyg får avgå.

Fre 21.6 Befh och konsul Mosesson besökt C:ie Generale Transatlantique och begärt upplysning om varför ej från deras sida något gjorts för att få igång lossningen och därmed möjliggjort fartygets avgång i tid. Transatlantique upplyst att de endast kunde utföra vad de erhöll order om från lastemottagarna,och att de sjömilitära myndigheterna de senaste dagarna bestämt allting. Befh meddelade C.G.T att han ansåg att det var deras fel att fartyget inte kommit iväg enär synbarligen ingenting hade gjorts åt saken från deras sida. C.G.T genmält att de numera inte hade någonting med fartyget att göra och inte betalade några räkningar eller lämnade ut några kontanter.

GRÄNGESBERG

Tis 25.6 Tyska marinofficerare meddelat att alla skeppspapper skulle överlämnas på förmiddagen den 26.6 till Kapitänleutnant Speess, varvid befh hade att personligen instäāla sig på hamnkommandanturen.

Ons 26.6 Befh kl 10.00 sammanträffat med kapitänleutnant Speess vilken omhändertagit skeppsdagboken, mätbrev, certifikaten och kopior av konnossementen, Kplt Speess meddelade att Grängesbrrg var uppbringat eftersom lasten utgjordes av krigskontraband, och att saken skulle behamdlas av prisdomstolen i Hamburg. Han meddelade vidare att om fartyget flyttades utan tillstånd skulle det beskjutas och att alla angelägenheter röramde fartyget skulle gå genom de tyska militärmyndigheterna.

L( ) 29.6 Enär post-, telegraf- och telefonförbindelserna är avbrutna har på befälhvaranes ahhållan de tyska marinmyndigheterna lovat meddela svenska legatioeen i Paris och Berlin om fartygets uppbringande och att även genom dessa legationer söka meddela rederiet.

Ombord den 15juli 1940

A,H.Odenstramd

Befh

Abschrift

HAFENKOMMANDANT Nantes.

Nantes den 2 August 1940.

AUFBRINGUNGSBESCHEID

Der Schwedische Dampfer Greængesberg wird hiermit aufgebracht und steht der Deutschen Kriegsmarine zur verfügung. Die endgültigen verhandlungen werden beim Prisengerichtshof Hamburg durchgeführt.

Kühlemann

Korvettenkapitän u. Hafenkommandant

Kriegsmarine

Hafenüberwachungsstelle.

(Journalutdraget & uppbringningsbeskedet är allt om Grängesberg som finns om händelsen i KK vol 63. Ingen sjöförklaring och ingen besättningslista. Sjöförklaringen finns på SKNEIII vol 181 liksom en namnlista på besättningen, somk på UD H-1352 kankompletteras med adresser och persondata.)

Crew List

SKNEIII 63/UD8H

Kompl.UD H- 1352

Befh Anders Henrik Odenstrand, Kyrkogatan, Mora, 27.2.93

1e styrman Carl Gustaf Rustan Lindman, Sv.Konsulatet, Rotterdam, 22.10.01

2e styrman Sune Torleif Feuk, Stockholm, 29.11.03

3e styrman Johan Kristian Tande, Kristiansund, 8.11.98 (N.)

Telegrafist Sven Gösta Wikström, Svedegarn, Uppsala län, 2.6.04

Forts

GRÄNGESBERG 26.6.40

Forts crew list

Chief Axel Johan Birger Holmgren, Runövägen 3,Enskede,29.8.81
2e maskinist John Axel Janson, Gäveliusgatan 10,Sthlm, 29.489
3e maskinist Anders Edvin Anderberg, Asmundtorp, 13.6.99
4e maskinist Helge Edgar Teurling, Deje, 13.9.00
Timmerman Bror Johannes Mattsson, Haareksgate 9,Narvik, 23.6.88
Båtsman Enok Valdemar Andersson, Stockholm, 6.1.98
Matros Rudolf Birger Persson, Eda församling,Värmland, 22.11.09
Matros Harry Osborn Bergwall, Herrestad, Blekinge, 19.4.05
Matros Erik Gunnar Nyback, Bergö,Wasa,Finland, 24.1.06
Lättmatros Ivar Wilhelm Falk, Västra Ryd, Uppsala 1, 16.6.20
Lättmatros Hans Sixten Verner Bladh, Vinslöv, 3.7.20
Lättmatros Erik Holger Eriksson, Härnösand, 30.3.02
Jungman Karl Oscar Jönsson, Hissmofors,Krokom,28.9.17
Jungman Karl Wilhelm Torsten Andersson, Kristine församling,Gtbg,25.1.17
Jungman Gerog Nilsson, Porjus,22.12 18
Donkeyman Johannes Severin Utheim, Fiskenes,Andenes, Norge, 18.7.00
Smörjare Lembit Linder,Tallinn.Estland, 18.7.15
Smörjare Oskar Torwald Kinnander, Borås, 31.10.91
Eldare Nils Oscar Lindström, Östra Eneby,Norrköping,30.4.00
Eldare Frithiof Lian, Bindal, Tröndelag, Norge, 16.7.10
Eldare Johan Olof Dagsvik, Bergen, 22.7.08
Eldare Trygve Nicolai Gentoft Ringö, Hamaröy,Nordland,Norge, 25.7.12
Eldare Lockert Meier Oluf Olsen, Narvik, 22.7.17
Eldare Sune Torsten Gröndahl, Johannes, Malmö, 3.9.16
Lämpare Arne Morell-Larsen, Nöranger Station,Danmark, 21.9.15
Lämpare Arne Johansen, Svolvaer,Lofoten,17.4.13
Lämpare Tage Wilhelm Olof Larsson, St.Petri,Malmö, 7.12.10
Stuert Gösta Hilding Ljungberg, Vintervägen 30,Råsunda, 15.2.94
Kock Hilding Anton Rosendahl, Jukkasjärvi, 21.2.08
Kockelev Helge Ragnar Nilsson, Skönsberf, 22.7.09
Salongsuppassare Otto Harry Ljungberg, Götgatan 94,Stockholm, 25.11.00
Mässuppassare Ernst Folke Jönsson, Östra Hoby 8, Holmåkra, 19.6.23
Skansuppassare Sven Lennart Wilhelm Borgström, Brännkyrkogatan 153,Sthlm
f.14.3.23

SKNEIII vol 181

Sjöförklaring i Stockholm 10.9.40

Anders Edgren & Ernst Perno:Inga frågor.

Befh Odenstrand ingivit journalutdrag (Se sid 1) .Grängesbergs kollast från New Castle bestod av 6008 ton kol.

Befh ingivit följande brev till rätten: Se sid 4

GRÄNGESBERG 26.6.40

Brev,Nantes 24.8.40 från Sv.konsuln P.Mosesson till direktören för Transports Maritimes,Rue Joseph Blanchard,Nantes.

(Översättning från franskan) Åberopande vårt telefonsamtal igårkväll beträffande beslagtagandet av ss Grängesberg av de tyska myndigheterna i Nantes, har jag äran meddela följande: Grängesberg anlände till Nantes 9.6.med last av 6008 ton kol från NewCastle, ursprungligen destinerad till Roeun eller La Havre.Fartygetvar befraktat av Mission Francaise des Transports Maritimes i London och administrerat av C:ie Generale Transatlantique.Efter ankomsten till Nantes insisterade befh dagligen hos mäklaren och hos C.G.T. på att man skulle börja lossa fartyget,men utan resultat. Man svarade honom helt enkelt att " le service des poudres" inte hade givit instruktioner och att mottagaren av lasten inte var utsedd. Först den 17.6 upplyste mäklaren befh att lossningen skulle börja på morgonen den 18.6, men på e.m 17.6 bad mäklaren befh att infinna sig på hamnkontoret kl 17 för instruktioner. Befh mottogs av hamnkommendanten och 2 franska marinofficerare och fick instruktioner om avgång på e.m 18.6. Ytterligare detaljer skulle ges kl 09 den 18.6 av direktionen för Transports Maritimes,Rue Joseph Blanchard.Vid sin ankomst till detta möte mottogs befh av en kapten som upplyste att på grund av fartygets stora djupgående kunde inte avgång äga rum förrän 3 dagar senare. Befh begav sig då till lotskontoret och erhöll där besked att man absolut inte kunde gå nedför floden med ett djupgående på 24′ förrän om 2 dagar. Befh gick då till mäklaren och bad honom göra en enträgen framställning hos ansvariga myndigheter om att lossa c:a 1000 ton av lasten för att minska djupgåendet så att man kunde avgå. Efter telefonsamtal med de sistnämnda lovade man att lossningen skulle börja snarast möjligt och kl 15 samma dag (18.6) började lossningen ochfortgick till kl 21 då fartygets fjupgående reducerats till 23′. Under lossningen begav sig befh på nytt till hamnkontoret och till Transports Maritimes för att insistera på att få avgångsorder så snart som möjligt,men träffade inte någon som kunde avgöra saken. Befh gick då till mäklaren för att bedja honom göra en enträgen framställning hos marinmyndigheterna om avgång snarast möjligt,vilket skedde.Befh återvände ombord och gav order om att allt skulle vara klart för omedelbar avgång. Följande dag, ons 19.6, kl 11.30 ringde mäklaren till befh och upplyste att fartyget kunde avgå-kl 15 och att lots och bogserbåt var beställda. Kl 14.30 kom lotsen ombord men inga bogserbåtar visade sig eftersom staden och hamnen ockuperats av de tyska trupperna. Tillsammans med lotsen begav befh sig till staden där han fann hamnkontoret besatt av tyska soldater och all trafik i hamnen lamslagen. Den 21.6 började åter lossninge och avslutades den 29.6. Den 25.6 kom en tysk marinofficer ombord och gav

GRÄNGESBERG 26.6.40

order till befh att den 26.6 begiva sig till kapitänleutnant Speitz för att till honom överlämna skeppspappren, vilket skedde. Speitz meddelade befh att fartyget var beslagtaget eftersom det transporterat krigskontraband och att fallet senare skulle tas upp av prisrättne. Han upplyste vidare befh att alla instruktioner beträffande fartyget skulle givas av de tyska myndigheterna och att fartyget skulle beskjutas om det försökte flytta sig. Den 1.8 kom den Tyske Hamnkommendanten ombord åtföljd av den franske hamnkaptenen för att meddela befh att fartyget samma dag skulle förhalas och föras till Chantiers Dubigeon. Smma dags e.m. kom flera tyska officerare ombord åtföljda av direktören och ingeniörerna från Chantiers Dubigeon,och en av officerarna upplyste befh att vissa ändringsarbeten genast skulle påbörjas ombord. Befh protesterade och hänvisade till att ingen dom om beslagtagning fällts av prisrätten och att gan därför vägrade att ge sitt tillstånd till de projekterade arbetena.Officerarna lämnade då fartyget med besked att de skulle återkomma. Den 2.8 kom 2 tyska officerare ombord och lämnade följande skrivna order till befh:

Kriegsmarine Hafenüberwachungsstelle
Nantes.

Från Hamnkommendanten i Nantes.

Der Schwed. Dampfer Grängesberg wird hiermit aufgebracht und steht der deutschen Kriegsmarine zur verfügung.Die entgültigen Verhandlungen werden beim Prisengerichtshof Hamburg durchgeführt. Kühlemann
Korvettenkapitän u. Hafenkommandant.

Befh protesterade allvarligt mot det gjorda beslutet och svarade att han skulle överlämna skriftlig protest till hamnkommendanten kl 15 samma dag, vilket skedde i närvaro av svenske konsuln i Nantes Mosesson.Hamnkommendanten svarade att han icke kunde diskutera de juridiska klausulerna och att han från sin amirla fått order att utföra arbetena ombord och att dessa inte kunde uppsjkutas eller förhindras, och att han fordrade att befh i ett brev skulle förbinda sig att inte hindra arbetena och att ge motsvarande order till besättningen. I betraktande av omständigheterna kunde befh icke vägra att lämna ett dylikt brev:

Nantes 2.8.1940

Till Hamnkommendanten
Nantes.

Med anledning av eder skrivelse av idag ,varigenom ni meddelar bl.a att mitt fartyg Grängesberg " wird hiermit aufgebracht und steht der deutschen Kriegsmarine zur verfügung " får jag härmed på det bestämdaste protestera mot edert beslut som är i uppenbar strid med artikel 80 i det tyska Prisreglementet,som stipulerar att ett uppbringat fartyg övergår i tysk ägo

först efter det att prisrättens dom fallit.

Högaktningsfullt
A.H.Odenstrand
Befh

2) Till Hamnkommendanten,Nantes. Nantes 2.8.1940

I enlighet med vår diskussion idag harjag äran att bekräfta att jag icke kommer att lägga hinder ivägen för utförandet av de arbeten som ni beslutat låta utföra på ångfartyget Grängesberg ,och att jag ger order härom till min besättning,så att ingenting må göras som försenar eller förhindrar dessa arbeten.

Högaktningsfullt
A.H.Odenstrand

Arbetena ombord inleddes den 5.8 och samma dag meddelade den tyske marinkommendanten befälhavaren och konsuln att han fått telegrafiskt besked från från sin amiral i Parsi att besättningen omedelbart skulle lämna fartyget med undantag av befh och chiefen som erhöll order att stanna ombord, och att nödiga förberedelser vidtagist för besättningens omedelbara hemförskaffning via Tyskland. Vid midnatt natten till den 6.8 lämnade besättningen fartyget och sändes 6.8 till Paris där den fortfarande (24.8) befinner sig eftersom visum för att passera Tyskland vägarts den tills vidare. Befh och chiefen bor sedan 6.8 inne i Nantes men har gått ombord varje dag och uppehållit sig där i flera timmar. Igår, den 23.8, kom den tyska besättningen ombord och tog fartyget i besittning.

D.Moseeson
Konsul

==

Befh vid sjöförklaringen : Grängesberg befunnit sig på resa NewCastle-Le havre, alternativt Rouen. Enär både Le Havre och Rouen stängts genom mineringar hade fartyget under uppehållet i The Downs beordrats till Weymouth för vidare order. Efter 9 dygns väntan i Weymouth fick befh den 5.6 order av engelsmännen att avgå till Nantes vid Brest dit fartyget kom 9.6 . De ändringsarbeten tyskarna skulle utföra ombord avsåg att inreda fartyget till trupptransportfartyg och befh hade varnats att den minsta ändring som han gjorde i de beordrade arbetena skulle betraktas som sabotage. Fartyget var helt utlossat 29.6. Befh och Chiefen lämnade fartyget den 23.8 och avreste 30,8 från Nantes till Paris där den övriga besättningen ännu befann sig.Redan samma dag fortsattes dock hemresan från Paris över Tyskland till Trelleborg.

1e styrman Lindman: Lämnat fartyget 5.8 och rest till Paris som ledare för den övriga besättningen. - Den 17.6 sedan 1000 ton kol lossats låg fartyget med ångan uppe och lots ombord för att avgå från Nantes men

GRÄNGESBERG 16.6.40

inget tillstånd kunde erhållas. Den 24.6 kom en tysk officer ombord och togs emot av 1e styrman. Officeren givit order till befh att nästa dag infinna sig hos hamnkommendanten med skeppspappren.

Telegrafist Wikström: Lämnat fartyget 5.8 och rest till Paris varifrån han den 30.8 tillsammans med befh och den övriga besättningen fortsatt med tåg mot Sverige.

Chiefen Holmgren: Lämnat fartyget 23.8 då den tyska besättningen kom ombord och reste 30.8 med befh till Paris.

Finis sjöförklaringen

Brev till rederiet från befh Odenstrand,Nantes 15.7.40

Beklagar att behöva meddela att Grängesberg är uppbringad av de tyska militärmyndigheterna. Idag anlände attaché A.Malmeus från svenska legationen i Paris för att inhämta uppgifter om uppbringningen.Nantes har varit fullständigt isolerat.Nu har dock förbindelse med Paris erhållits och jag förstår att även förbindelse med Sverige kan erhållas via legatione i Paris. Hela besättningen är vøälbehållen. Tacksam om de anhöriga så långt möjligt medelas härom. Genom tillmötesgående av svenske konsuln har det lyckats oss att anskaffa nödvändig proviant,ävenså en del kontanter. Från legationen i Paris erhöll jag idag 30.000 francs och kan klara de nödvändiga utgifterna för en månad framöver.Tacksam om rederiet ordnar ytterligare medel. Enär C.G.T nekar att betala såväl krigsrisk som övertid under förevändning att det skall ordans i London ,närsluter jag räk ningar å dessa belopp. Postförbindelse med London kan ej erhållas härifrån. Som jag förmodar att det kommer att taga flera månader innan uppbringninger blir avgjord av prisdomstolen,får jag föreslå, att så stor del av besättningen som ej oundgängligen behöves för vakthållning,hemsändes när så ske kan.

Sv. Ambassadören G.Hedengren i Paris skrev 17.7. till UD.

Härmed får jag vördsamt inrapportera att beskickninger lör 13.7 av de tyska marinmyndigheterna härstädes erhållit unde rättelse om att Grängesberg uppbringats i Nantes med last av krigskontraband för fientlig makts räkning. Attachen Malmeusreste den 14.7 till Nantes för att inhämta ytterligare uppgifter. Grängesberg var tidsbefraktad fr.o.m den 15.5 av The Mission des Transports Maritimes i London .Vid sin ankomst till Nantes satte sig befh i kontakt med "Service des Mines",General Transatlantiques ombud m.fl i syfte att erhålla besked om lastemottagare, lossning osv. Trots mångfaldiga framställningar erhöll befh intet besked på grund av bristande organisation från hamnmyndigheternas sida, Dessa visade dessutom en påfallande brist på vilja och förmåga att giva

GRÄNGESBERG 26.6.40

order samt rädsla för att taga ansvar. Först den 17 juni,d.v.s 8 dagar efter fartygets ankomst till Nantes,erhölls uppgift om lastemottagare samt meddelande att påbörja lossningen nästa dag.(I fortsättningen följer berättelsenjournalutdraget.) Efter den 29.6 har ingenting av vikt passerat, utan fartyget kvarligger i Nantes hamn i väntan på instruktioner ,utan att på grund av de svåra kommunikationsförhållandena kunna komma i kontakt med yttervärlden. Lossningen har avslutats och de tyska myndigheterna hava varken satt tysj besättning ombord eller över huvud taget satt fartyget under bevakning. I vad angår besättningen - 38 man - varav 27 svenskar,7 norrmän, 2 finnar, en dansk och en estländare,kvarbor den å fartyget och har fartygets befh dementerat den tyska uppgiften om fara för myteri ombord. Allt vore tvärtom väl ombord,ehuru frågan om medels anskaffande till besättningens uppehälle givetvis ingav bekymmer. Besättningens hyra för tiden 1/5- 13/6 hade inbetalats till rederiets Londonkontor,men i Nantes hade befh från Transatlantiques lokalombud lyckats utfå sammanlagt 113000 francs i kontanter.Denna summa hade nu nästan helt förbrukats för besättningens räkning och medel återstode endast för täckande av 2-3 dagars utgifter. För besättningens fortsatta uppehälle överlämnades i förskott från beskickningen i Paris till konsulatet i Nantes 30.000 francs,vilket enligt befh utsago vore tillräckligt för besättningens levnadsomkostnader i Nantes för c:a en månad framåt.... Det förefaller ur alla synpunkter önskvärt att större delen av besättningen snarast möjligt repatrieras till Sverige, varvid ytterligare 6 efterseglade svenskar samt några norska sjömän vilka f.n vistas i Nantes,lämpligen kunde samtidigt hemsändas. En hemtransport av denna omfattning stöter givetvis på stora vanskligheter,men då järnvägsförbindelserna numera kommit igång i begränsad omfattning såväl mellan Nanates och Paris som mellan Paris och Bryssel, torde möjligheter föreligga för hemtransportens verkställande. Beskickningen har för avsikt att upptaga spörsmålet till preliminär behandling med härvarande tyska myndigheter. "

Konsul Mosesson,Nantes 2.8.40 i brev till Parisbeskickningen

Härmed får jag vördsamt meddela att de tyska marinmyndigheterna igår eftermiddag infunno sig ombord å Grängesberg åtföljda av ingeniörer och arbetare från härvarande skeppsvarv för att utföra vissa arbeten ombord. Hänvisande till paragraf 80 i tyska prisreglementet av 28.8.39,som stipulerar att ett uppbringat fartyg först blir tysk egendom efter det prisrättens utslag fallit, vägrade befh dem nödigt tillstånd att igångsätta något arbete, i all synnerhet som han aldrig fått något skriftligt meddelande om att hans fartyg beslagtagits. Idag på morgonen infann sig en tysk marinofficer ombord och överlämnade en skrivelse enlig t bifogade avskrift. Vi överlämnade genast en protestskrivelse på svenska och franska och bådo samtidigt hamnkommendanten

GRÄNGESBERG 26.6.40

tillåta oss komma i telefonförbindelse med legationen.Detta lät sig icke göra,men han telefonerade till tyska amiralen i Paris och bad honom sända sin adjutant till svenska legationen med meddelande om vad som skett med fartyget. Han bad också att få en skriftlig förbindelse från befh att han eller besättningen ej hindra att de beordrade arbetena ombord å fartyget utföres. Befh givit denna förbindelse. Besättningen får stanna ombord att par dagar, tills dess vi hunnit finaa hotell för dem.Det vore önskvärt att få den hemsänd så snart som möjligt. Kapten Odenstrand stannar antagligen några dagar efter manskapets avfärd. Ännu ha inga penningar avhörts från rederiet.

G.Hedengren, Parisambassaden,6.8 till Berlinbeskickningen

Möjlighet torde föreligga att sända besättningen i plomberad järnvägsvagn med militärtåg via Saarburg. Ehuru något viseringsbemyndigande ännu icke ingått till tyska konsulatet i Parsi,ha idag på morgonen 36 man av besättningen å Grängesberg samt en i Nantes efterseglad svensk sjöman, K.A.Söde: dahl - Sölvesborgs sjömanshus Nr 2656 - anlänt till Paris från Nantes. Den plötsliga avresan hade föranletts därav att den tyske hamnkommendanten i Nantes igårmeddelat svenske konsuln där att allt numera vore ordnat för besättningens hemresa till Sverige. Då besättningen är utan alla medel och beskickningen endast förfogar över strakt begränsade ekonomiska tillgångar har från beskickningens sida för de tyska myndigheterna ånyo framhållits den trängande nödvändigheten av att erfordeliga viserings- och transporttillstånd beviljas med det snaraste.

UD - PM 2.10.40

I detta PM som den 2.10 för förtrolig kännedom översändes av UD till dir. Lange i SKN, heter det:" Beskickningen i Paris,p.t Vichy, har telegrafiskt inberättat att vederbörande franska myndigheter den 30.9 skriftligt bekräftat att Milos,Korsholm och Ring jämväl frigivits samt att Ring vore på väg till Casablanca för lossning. Beskickningen meddelade vidare att på franska regeringens begäran i Wiesbaden hade tillstånd givits för svensk besättning att gå ombord på Grängesberg i Nantes.Hemställan hade gjorts i Wiesbaden om avgångstillstånd.Ansökan om sådant tillstånd hade av vederbörande franska myndigheter begärts även för Bullaren,Frost och Fris Man förmodade å fransk sida att dylikt tillstånd snarast komme att givas.

(I marginalen för de senaste 4 meningarna har någon med rödpenna i stor stil skrivit:" Vad betyder detta? ")

PRISENHOF

19.11.40 kungjorde Priesnhof i "Deutscher Reishsanzeiger" i Hamburg det mot

GRÄNGESBERG 26.6.40

Grängesberg inledda prisrättsförfarandet med 2 månaders frist för berörda svenska parter att inkomma med besvär och krav på frigivning eller skadestånd. - 6.2.41 ingav Rechstanwalt Hans Ehlers till Prisenhof sin begäran om frigivning på grundval av att "die Aufbringung des Dampfers nicht Prisenrechtlich begründet ist." Den 18.3 ingav Ehlers ett tillägg hänvisande till att fartyget "bei der aufbringung die Reise bereits beendet hatte und somit prisenrechtlich nicht aufgebracht werden konnte.Beförderung von Banngut auf einer früheren Reise berechtigt nicht zur Aufbringung." - 21.4.41 hävdade Ehlers att " die Reise xxxxxx endete als das Schiff im zwischenhafen Nantes die Ladung entlöscht hatte." - 1.7. tillställdexx N xx rederiet edsvuret formulär att ifyllas av befh xxx bekräftande att kollasten utlössats i Nantes 21-28.6.40. - I inlaga till Prisenhof 26.7.41 skrev Ehlers att visserligen fanns det ännu last ombord 26.6 r befh på anmodan inlämnade skeppspappren till hamnkommendatnen i Nantes, men fartyget uppbringades först den 2.8.40. - Den 8.8.40 skrev Max Doflein till SKN att eftersom vapenstillstånd med Frankrike inträtt 25.6 var fartygets uppbringning den 26.6 överhuvudtaget inte mera möjlig. - Doflein skrev 29.8.41 till SKN att Prisenhof hävdar att fartyget var chartrat av Transports Maritimes i Loddon och was demzufolge als Französisches Schiff behandelt werden musste. " - 29.12.41 Doflein till SKN:" Dr Naumann begärt ett journalutdrag fårn Grängesberg för att däri kunna fastslå exakt tidpunkt för " der anhaltung." Likaså oklart när lossningen avslutades. 28/6 kl 18.20 eller,som konsuln i Nantes skrivit, den 29/6.- Den 3.7.42 skrev SKN till rederiet och begärde att få en avskrift av certepartiet Orsänt till Doflein. - Den 22.9.42 avkunnade Prisenhof Hamburg sin dom: Fartyget beslagtogs " wegen feindseliger unterstützung und wegen Banngutsbeförderung. " Att all last lossats saknar betydekse så länge ten ännu finns kvar inom hamnområdet. - Den 19.6.43 sände Doflein sin sluträkning i Prisensache Grängesberg till SKN = RM 4652:29. Då låg ss Argonaut av Hamburg (Ex Grängesberg) sedan 29.12.42 på havets botten utanför Kirkenes i Nordnorge efter att ha rammats i xx konvoj....

UD:s belysning av fallet Grängesberg UD H- 1352

Brev från rederiet till UD 19.6.40

ss Grängesberg: i timecharter för Mission des Transports Maritimes i London avgick fartyget kollastat från Tyne 23,5 destinerat till Nantes. Vårt Londonkontor meddelar att fartyget ej avhörts sedan den 11.6 då det kvarlåg i Nantes. Befälhavare är H.Odenstrand.

UD chiffertelegram 19.6 till konsulatet i Bordeaux kl22

Rederiet ss Grängesberg oroligt fartygets öde.Icke avhört sedan 11 juni då i Nantes. Befh Odenstrand. 38 mans besättning.Telegrafera =Cabinet.

GRÄNGESBERG 26.6.40

Generalkonsulatet,London,telegram 21.6 till UD

Tagit alla noediga steg omdirigering Graengesberg. I underhandling med MOS (= Ministry of Shipping) angaande oevertagande alla svenska baatar tilldel de French Mission.Skall telegrafera allt klart =Swed. minister

UD 9.7.telegram till consulat Suède,Nantes.

Veuillez télégraphier si ss Grängesberg appartenant Grängesbergsbolaget qui se trouvait Nantes 11 juin est parti encecas destination =Cabinet

Rederiet i brev till UD 23.7.40 "Konfidentiellt"

Enligt meddelande från Berlin har vårt därvarande kontor via Reichswirtschaftsministerium erhållit besked att vår ss Grängesberg fortfarande tord ligga i Nantes,enligt uppgift oskadad,och vore vi tacksamma om ni genom sv. beskickningen i Berlin ville undersöka huruvida fartyget beslagtagits av de tyska ockupationsmyndigheterna,eller om det kan få tillstånd att avgå därifrån.

UD 3.8.40 i brev till Beskickningen i Vichy

Härmed har jag äran meddela att vederbörande i Trafiks AB Grängesberg-Oxelösund upplust, att det vore önskvärt att besättningen å ss Grängesberg kvarstannade tills vidare till dess prisdomstolens utslag fallit. Bolaget skulle söka inhämta huruvida enmera avsevärd tidsutdräkt finge beräknas, innan ustalg föreligger,samt skulle därefter återkomma beträffande hemsändningsfrågan.

U.Barck-Holst
Tjf chef för Byrån för Arvs-& Ersättnings ärenden.

Konsul Mosesson,Nantes 17.7.40 i blyertsskrivet brev till UD

(Inkom UD 2.8) Härmed får jag vördsamt erkänna ingången av departementets värda telegram av den 10 ds med begäran om upplysning rörande ångfartyget Grängesberg. Departementet har förmodligen nu mottagit det telegram som Kungl. Majestästs beskickning i Paris avsände från Paris den 13 ds meddelande att Grängesbergs beslagtagits av tyskarna här i Nantes den 19.6. - Som alla post-telegraf- pch telefonförbindelser voro avskurna,kunde jag varken underrätta legationen i Paris eller UD om beslagläggandet,men den tyske marinofficer som övertog befälet överhärvarande hamn,återvände med flyg till Berlin över Paris i slutet av juni,och han lovade underrätta vår beskickningar i Paris och Berlin om fartygets uppbringande. Någon rapport härom vägrade han däremot medtaga. - Den 9 ds meddelade jag svenska konsulatet i Paris namnen och adresserna på de svenska flyktingar som befunno sig inom konsulatsdistriktet ,och meddelade jag samtidigt att 38 mans besättning på den beslagtagna ss Grängesberg befunno sig här. Av herr Åke Malmeus,attaché vid legationen i Paris,som omedelbart anlände hit per bil

GRÄNGESBERG 26.6.40

till Nantes,erfor jag att den tyske marinofficeren aldrig meddelat legationen i Pris om beslagläggelsen och att troligtvis ej heller beskickningen i Berlin underrättats härom,men att legationen i Paris lyckats få framfört ett telegram till departementet härom den 13 ds. Vi sammanträffade här i Nantes med en Schwezare,delegerad vid Schweiziska Röda Korset,som i morgon lämnar Paris för att återvända till Schweiz och som lovade att medtaga legationens rapport rörande Grängesbergs beslagläggning,och som nämnda rapport tvivelsutan giver alla detaljer rörande händelsen,är det onödigt att upprepa dessa. Konsulatet inväntar nu departementets instruktioner rörande besättningen och de medellösa svenska sjömän som befinner sig i Nantes.

UD telegram 19.8.40 till Beskickningen i Paris

Och till konsulatet i Nantes. " De i ovan nämnda skrivelse omnämda sjömännen böra så snart tillfälle gives,hemsändas till sverige.Sedvanliga nödställdhetsförklaringgar torde avfordras sjömäennen.

Telegram Beskickningen Paris 31.8.40 till UD

60 votre 151. Equipage Grängesberg parti hier soir Paris Suède. Hennings Ministre Suède.

Finis UD H-1352 om Grängesberg

Historik Eget

Lastångare,specialbyggd för malmlaster, 5448 brton byggd 1921 vid N.V. Lobitsche Sheepsbouwing MIJ i Lobith, Holland av stål. 2000 ihkr. L. 117,5 B. 15,2 Tillhörig Traiks AB Gränesberg-Oxelösund (M.Waldenström) Stockholm. Sjösatt jan 1921. Lucka 1 & 4 i brunnar, raised quarterdeck, 2 master, back och poop. Den 27.7.39 kolliderade Grängesberg i Engelska Kanalen med franska tankångaren Sunik vars bensinlast fattade eld .Elden spred sig även till Gränesbergs däckshus men kunde nerkämpas. 11 man från Sunik fick sätta livet till och Grängesbergs befh G.Friberg, som hade sin hustru ombord, försvann spårlöst. Antagligen hoppade han överbord. - Efter beslaget tilldelades fartyget Eugen Friedrich Reederei i Hamburg och gick som Argonaut i fraktfart fram till 29,12.42 då hon sjönk utanför Kirkenes efter kollision i konvoj.

Assurans SKNEIII

SKN 3.10.40 utbetalat 1.125.000 kr a conto totalförlust
SKN 3.1.41 -"- 750.000 kr i slutlig ersättning
SKN 28.4.43 till Doflein i rättegångskostnader 7816:31
Mappen påskriven: " Beslaget definitivt. Vi har återtagit våra anspråk då ärendet är hopplöst."

GUNDA 26.6.40

VÅLDSAM EXPLOSION I FÖRRUMMET I KONVOJ TILL HALIFAX TOGS FÖR TORPEDERING

Journalutdrag.

Tors 20.6.40 Avgått kl 05 i konvoj från Swansea destinerad till Halifax. Rumslast av 2888 ton antracitkol. Djupg F 19'3" - A 19'11"

Ons 26.6 kl 09.15 då Gunda framgick i konvoj i Nordatlanten, vind NW 3, nordlig dyning med rullning, uppstod en häftig explosion i förskeppet och midskepps som omvärvdes av rök och lågor högt över bryggan. Båda förluckorna och de av bunkerluckorna som ej voro avtagna flögo i luften. En av skärstockarna i lucka 1 föll ner på lasten. Maskin stoppades strax efter och livbåtssignal blåstes i ångvisslan då det antogs att fartyget blivit torpederat. Vid undersökning upptäcktes dock att det var en inre explosion. Så snart detta konstaterats fortsattes resan och Gunda återtog sin station i konvojkolonnen. Elden släcktes omedelbart. Vid rundpejling i tankar och rännstenar visade sig fartygetvara tätt. Följande skador hade uppkommit: 3 träluckor, förlorade, 4 skadade, en luckpresenning sönderriven, samtliga luckbommar pä förluckorna bräckta och en järnskärstock krökt. Färgen på förkant av salongshuset och ända upp till övre bryggskärmen starkt svedd så att färgen blivit blåsig. Provisoriska bunkerskottet på förliga mellandäck mellan lasten och bunkerkolen störtat samman, varvid kollasten och bunkerkolen blandats. Några andra skador på däck kan ej nu upptäckas men möjligen finns skador i rummet som först kan upptäckas när lasten blivit utlossad. Kollämparen, som befann sig i kolboxen vid explosionen, blev lätt bränd i ansiktet och på händerna. Han blev snarast möjligt förbunden. Luckorna pålades åter och skalkades 2 skalkningsjärn förlorade.

J K Lundh — G Riddervold — ss Gunda 1.7.40
1e styrman — 2e styrman — Robert H Andersson
Befh

===

Detta journalutdrag översändes 15.8.40 av red AB Transmarin till SKN. I sittföljebrev skriver rederiet att Gunda tillskrivit oss i anledning av explosionen såsom följer:" Angående orsaken till explosionen så kan den ha orsakats av 2 olika anledningar, dels av gasbildning från kolen, dels kan det ha varit sabotage. Av marinmyndigheterna såväl i Glasgow som i Swansea fick jag skriftliga varningar att sabotage förövats mot ettflertal fartyg och förorsakat olyckor efter avgången från lastningshamnarna." Då skadorna kunna ha förorsakats av sabotage, hava vi ej velat underlåta att rapportera saken till Eder. Högaktningsfullt

AB Transmarin Sven Redig

SKN skrev 16.8.40 till rederiet: att " för vår del kunna vi icke finna

GUNDA 26.6.40

att handlingarna utvisa att haveriet skall betraktas som krigshaveri. Vi föreslå därför att ni i sinom tid översända handlingarna till Edra civilassuradörer, och attdessa, därest de mot förmodan skulle anse, att haveriet bör betraktas som krigshaveri, sätta sig i förbindelse med oss.

Avfört 27.4.44 på SKN

Gunda krigsförliste 19.6.41 - Se Historik.

Se även 8.5.41 bombning